WAFFEN-ARSENAL Band 165
VK: 14,80 DM

Waffen-Arsenal

Band 165

Waffen und Fahrzeuge der Heere und Luftstreitkräfte

KRÄDER DER WEHRMACHT

Ausbildung und Einsatz 1935 bis 1945

Horst Hinrichsen

Auch diese einstmals zivile DKW SB 500 mit dem Schmutzfänger am vorderen Schutzblech und dem Kennzeichen II.... (Polizeipräsident Dresden), wurde mit Packtaschen, einer Scheinwerferabdeckung und einem WH auf dem Schutzblech versehen, um sie für den Kriegsdienst einsetzen zu können.

Waffen-Arsenal

Band 165

Waffen und Fahrzeuge der Heere und Luftstreitkräfte

WAFFEN-ARSENAL

Gefechtsausbildung unter erschwerten Bedingungen. Die Postkartenaufnahme zeigt eine Aufklärungsabteilung während einer Übung im Jahr 1935. Die Truppe ist noch mit den etwas älteren BMW R 11 - Gespannen ausgerüstet, die zwischen 1929 und 1934 in die Reichswehr eingeführt wurden. Diese Maschinen verfügten über einen 750 ccm-Zweizylinder-Motor mit 18 PS.

KRÄDER DER WEHRMACHT

Ausbildung und Einsatz 1935 - 1945

Horst Hinrichsen

PODZUN-PALLAS-VERLAG • 61200 Wölfersheim-Berstadt

DANKSAGUNG

Auch für diesen Bildband stellten wiederum die Herren Dr. Nemeth, H. Hoppe, P. Hulansky und P. Stoll aus ihren umfangreichen Archiven diverse Aufnahmen zur Verfügung.

Herr D. I. Rothacker unterstützte mein Vorhaben u.a. mit zwei sehr interessanten Einsatzfotos von seiner "durchsiebten" Zündapp KS 750 aus seinem Privatalbum.

Den Genannten gebührt mein Dank!

Ein zusätzliches "Dankeschön" möchte ich Herrn Dr. J. Nemeth vom Interessenverband der Freunde ehemaliger Militärfahrzeuge, Österreich, dafür aussprechen, daß er mir bei der Identifizierung zahlreicher Kradtypen mit Rat und Tat zur Seite stand.

TITELBILD
Parade in Berlin 1939. Es sind Unteroffiziere des Kradschützenbataillons 1 (1. Panzerdivision) im "Kaiser-Wilhelm-Gedächtnis-Rock" auf BMW R 11 mit Beiwagen.

© Copyright, 1997
Alle Rechte, auch die des auszugsweisen Nachdrucks beim PODZUN-PALLAS-VERLAG GmbH,
Kohlhäuserstr. 8
61200 WÖLFERSHEIM-BERSTADT
Tel. 0 60 36 / 94 36 - Fax 0 60 36 / 62 70

Verantwortlich für den Inhalt ist der Autor.

Das WAFFEN-ARSENAL
Gesamtredaktion: Horst Scheibert

Technische Herstellung:
VDM Heinz Nickel, 66482 Zweibrücken

ISBN: 3-7909-05 95-X

Vertrieb:
Podzun-Pallas-Verlag GmbH
Kohlhäuserstr. 8
61200 Wölfersheim-Berstadt
Telefon: 0 60 36 / 94 36
Telefax: 0 60 36 / 62 70

Alleinvertrieb
für Österreich:
Pressegroßvertrieb Salzburg
5081 Salzburg-Anif
Niederalm 300
Telefon: 0 62 46 / 37 21

Verkaufspreis für Deutschland: 14,80 DM, Österreich: 108,00 Schilling, Schweiz 14,00 sfr.

Für den österreichischen Buchhandel: Verlagsauslieferung Dr. Hain, Industriehof Stadlau, Dr. Otto-Neurath-Gasse 5, 1220 Wien

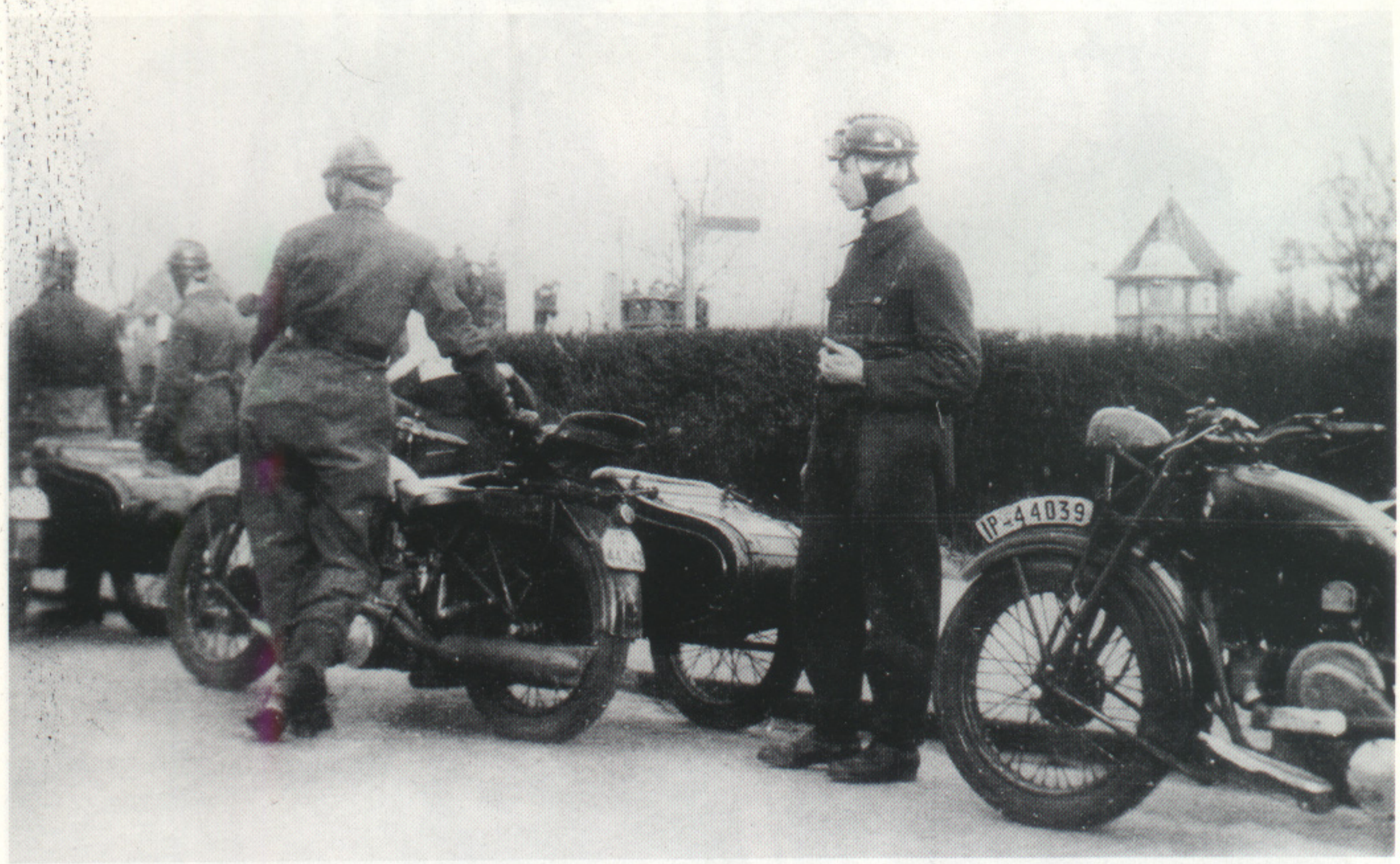
KRÄDER DER WEHRMACHT
AUSBILDUNG UND EINSATZ
1935 - 1945

Nach langer Zeit - das Waffen-Arsenal-Heft Nr 78 "Deutsche Kräder im Kriege" erschien 1982 - folgt hier ein Band, der sich auch mit der Ausbildung an diesem Fahrzeug befaßt.

Die nachfolgenden Aufnahmen deutscher Kradmelder und Kradfahrer vermitteln ein Stimmungsbild vom täglichen Einsatz dieser "Husaren" auf ihren "stählernen Rössern" sowohl in Friedens- als auch in Kriegszeiten von 1935 bis 1945.

Die Einsatzaufnahmen sollen dokumentieren wie und wo die Truppe ihre Kräder, die als Wehrmachtskräder im Frieden vom Fließband liefen oder nach Beginn des 2. Weltkrieges im Frieden eingezogen wurden, letztlich einsetzte. Das Spektrum dieser Fotodokumentation reicht daher vom friedensmäßigen Einsatz der Kräder im heimischen Übungs- und Kasernengelände bis hin zur unerbitterlichen Kriegsverwendung an allen Fronten Europas und in Nordafrika. Zugunsten zusätzlicher interessanter Einsatzfotos wurde bewußt auf detaillierte Ausführungen zum Thema Kradausstattung in der Wehrmacht verzichtet. Interessierte Leser finden hierzu ausführliche Anmerkungen in den Bildbänden "Kräder der Wehrmacht" und "Kräder im Einsatz 1934-1945". Desgleichen wird dort über den Farbanstrich, das Kraftfahrbewährungsabzeichen, die Kradheizung an den schweren Beiwagengespannen BMW R 75 und Zündapp KS 750 sowie über den Kradmantel in detaillierter Ausführung hingewiesen. In diesem WA-Heft soll daher nur in einer kurzen Zusammenfassung auf das Thema Kradausstattung in der Wehrmacht eingegangen werden.

In der Literatur werden sie nur selten erwähnt und doch waren sie ein unverzichtbarer Bestandteil der Truppe - die Kradmelder und Kradfahrer in der Wehrmacht mit ihren unterschiedlichsten Motorradtypen. Ein noch so vorteilhaft konstruiertes zweispuriges Kraftfahrzeug konnte den Vorteil eines Krades nicht wett machen. Denn nicht nur in Friedenszeiten fand sich bald so mancher Pkw in schier endlosen Verkehrsstaus wieder. Der Kradmelder auf seinem schmalen, einspurigen Fahrzeug fand immer einen Weg, um sein Ziel zu erreichen. Die katastrophalen Geländeverhältnisse auf dem russischen Kriegsschauplatz schränkten diese Tatsache nicht ein. Auch durch die vermehrte Einführung der militärischen Gespanne und die Requirierung privater Beiwagenmaschinen, blieb das Meldekrad ein wertvolles Einsatzmittel. Ist es nicht selten der Kradmelder gewesen, der im entscheidenen Moment noch einen Befehl oder eine Meldung rechtzeitig überbringen konnte, weil andere Meldeeinrichtungen nicht zur Verfügung standen ?! Aber auch als Erkunder und Verkehrsregler ließ sich der Kradmelder kurzfristig einsetzen. Unzählige große und kleine Truppenteile haben im nächtlichen Stellungswechsel unter Führung eines Kradmelders ihren neuen Einsatzort erreicht, weil er bei Tageslicht den entsprechenden Marschweg erkundet hatte.

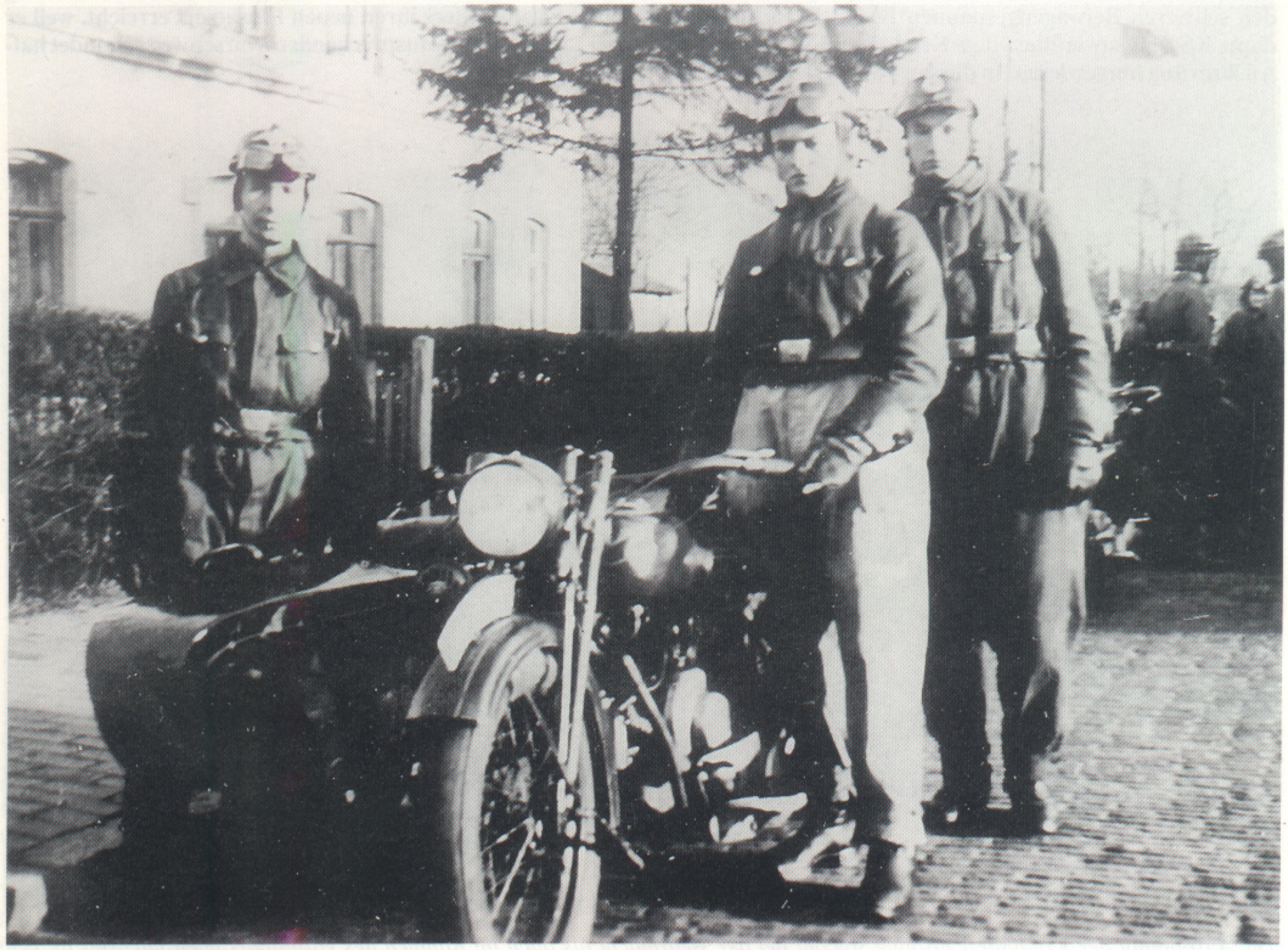


Die Ausbildung der Kradfahrer erfolgte sowohl bei der Wehrmacht als auch im Rahmen des vormilitärischen Dienstes an den Motorsportschulen, wie hier im Jahr 1938 an einer NSKK-Motorsportschule in Schleswig-Holstein. Als Fahrschulkräder standen schwere Gespannmaschinen Victoria KR 6 "Bergmeister" mit dem Zweizylinder-Viertakt-Boxermotor, längsliegend, zur Verfügung.

Der Kradmelder ist heute wie früher ein Einzelkämpfer. Guter Orientierungssinn und die Fähigkeit, militärische Geländekarten einwandfrei lesen zu können, zeichnen auch heute noch einen zuverlässigen Kradmelder aus. Geschicklichkeit in der Handhabung seines Krades auch in unwegsamem Gelände ist selbstverständlich. Zu Beginn des 2. Weltkrieges kam vielen motorradfahrenden Reservisten zugute, daß sie zusammen mit ihren zivilen Motorrädern zum Kriegsdienst eingezogen wurden. Es gab bis dato ja keine speziellen Wehrmachtsmotorräder. Aus diesem Grunde griff der Staat auf die 1,7 Mio. privaten Motorräder zurück, die im Kriegsjahr 1939 auf Deutschlands Straßen zugelassen waren bzw. fuhren. Auf den westlichen Kriegsschauplätzen mit den gut ausgebauten Straßennetzen waren diese Maschinen den Anforderungen gewachsen.

Aber dann kam der Rußlandfeldzug! Hier waren die Kräder oftmals unterlegen. Die von den großen Firmen wie z.B. BMW, Zündapp, NSU, Victoria, Triumph oder Ardie bereits zu Reichswehrzeiten in den Militärdienst eingestellten Kräder waren "auch nur" ausschließlich Sportmaschinen aus dem zivilen Sektor, die lediglich geringfügige militärische Ausrüstungen erhielten. Insbesondere für das Kradmeldewesen stellten DKW und NSU ihre NZ- bzw. OSL-Modelle in die Wehrmacht ein. Ardie lieferte zwischen 1939 und 1943 von der 125er mehere Tausend für den Kriegseinsatz ab. Alle diese Modelle wurden größtenteils voher auf den Auto- und Motorradmessen als zivile Motorräder präsentiert. Erst die reine Kriegsproduktion der beiden schweren Beiwagengespanne BMW R 75 und Zündapp KS 750 brachte ab 1941 spezielle Militärkräder zum Einsatz. Mit ihren Geländegängen und dem eigenen Beiwagenantrieb waren diese Gespanne den Witterungsunbilden auf dem russischen Kriegsschauplatz und der Sandwüste Nordafrikas einigermaßen gewachsen. Sie waren aber nicht als Fahrzeuge der Kradmelder gedacht sondern für die Kradschützen bestimmt. Bereits in einer Besprechung beim OKH im November 1937 wurde festgelegt, daß diese Kräder eine Zuladung von 500 kg, eine Bereifung von 4,5 x 16", Möglichkeiten zur Anbringung von Schneeketten, eine Bodenfreiheit von 150 mm, eine Höchstgeschwindigkeit von 95 km/h und einen Fahrbereich von 350 km haben sollten. Also alles Daten für ein schweres Krad der Kradschützen. Sie waren auch als Zugmaschinen für die Leichtgeschütze der Fallschirmjäger gedacht. Daher wurde auch ein eigener Protzhaken für sie entwickelt. Ob diese schweren Gespanne jedoch später das ideale Einsatzmittel für die schnellen und wendigen Kradmelder waren, blieb umstritten.

Auch konnte keine Einigkeit darüber erzielt werden, welches der beiden Fabrikate nun besser sei. In jedem Fall bestimmten nach wie vor die requirierten zivilen Motorräder und die unzulänglichen Wehrmachtskräder das Bild der Kradausstattung an der Front.



Das Fahren mit den Gespannmaschinen nahm während der NSKK-Fahrschulausbildung einen hohen Stellenwert ein. Waren doch zu jener Zeit gerade die Kradschützen mit ihren Beiwagenkrädern neu aufgestellt worden. Hier die Besatzung mit einer Victoria KR 6 "Bergmeister" (1938).

Diese Typenvielfalt soll anhand der nachfolgenden Einsatzaufnahmen dokumentiert werden. Die Aufnahmen zeigen, das die kriegsaufgestellten Einheiten und Verbände fast durchweg mit einer Vielzahl von Beiwagen - und Solokrädern verschiedenster Fabrikate und Modelle ausgestattet waren, die auch aus dem Zivilbereich zum Kriegsdienst eingezogen wurden und oftmals im wahrsten Sinne des Wortes zum Erliegen kamen, wenn einmal ein kleines spezielles Ersatzteil für ein bestimmtes Krad nicht kurzfristig geliefert werden konnte. Dann hieß es bei der Feldinstandsetzung zu improvisieren. Dabei war auch der Rat des Kradmelders gefragt, der in der Regel seine Maschine in - und auswendig kannte; hatte er sich doch oftmals bereits zu Friedenszeiten mit seinem geliebten Motorrad ausgiebig beschäftigt. Fachkundige Personen aus der Motorradbranche wurden als "Schätzer" herangezogen, deren Aufgabe es war, die eingezogenen Motorräder in Reichsmark zu schätzen, damit die Besitzer entschädigt werden konnten. Die Motorräder wurden dann in Wehrmachtsfarbe umgespritzt, wobei die zivile Zulassung oftmals beibehalten wurde, wie auf vielen Aufnahmen ersichtlich.

An markannten Stellen wurde zusätzlich die Kennung "WH" angebracht, da diese Teilstreitkraft den größten Bedarf an Krädern hatte. Viele Solo- und Beiwagenmaschinen, die einstmals in Werbeprospekten der Hersteller und Vertreiber in farbenfroher Lackierung angeboten wurden, fanden sich somit auf den Kriegsschauplätzen in Einheitsgrau wieder. Hin und wieder ist auf Einsatzaufnahmen deutlich zu erkennen, daß unter der Wehrmachtsfarbe bereits der Chrom der Originallackierung wieder hervorkommt.

Aber nicht nur die Typenvielfalt der requirierten Kräder macht die Kradausstattung in der deutschen Wehrmacht während des 2. Weltkrieges aus heutiger Sicht so interessant. Es sind auch die "alten Schinken", die Anfang der 30iger Jahre als Neuheiten in die Reichswehr eingeführt wurden und noch bis zum Ende des 2. Weltkrieges ihren Dienst als Meldekräder versahen. Insbesondere Mitte der 30iger Jahre, als es mit der Motorradbranche "wieder aufwärts ging", produzierten die zivilen Herstelller zahlreiche exotische Beiwagengespanne als Familienkutschen, die sich später allesamt in der Wehrmacht wiederfanden. Das Reservoir war fast unerschöpflich, denn - wie bereits erwähnt- waren Ende der 30iger Jahre auf Deutschlands Straßen fast 1,7 Mio. Motorräder zugelassen.

Last but not least waren da noch die Beutekräder.

Auch sie spielten in der Kradausstattung der Wehrmacht mit Beginn des Westfeldzuges eine gewisse Rolle. Nicht von ungefähr wurde z.B. für das französische Beutekrad "Gnome Rhone" eine deutsche Dienstvorschrift erlassen, damit die deutschen Kradfahrer und Monteure sich besser mit der Handhabung vertraut machen konnten. Dagegen hatten einzelne Beutekräder anderer Fabrikate keine großen "Überlebenschanchen". Es haperte doch oftmals an ausreichenden Kenntnissen und sachgerechter Behandlung seitens der deutschen Fahrer. Hinzu kam das Problem der Ersatzteillieferung.

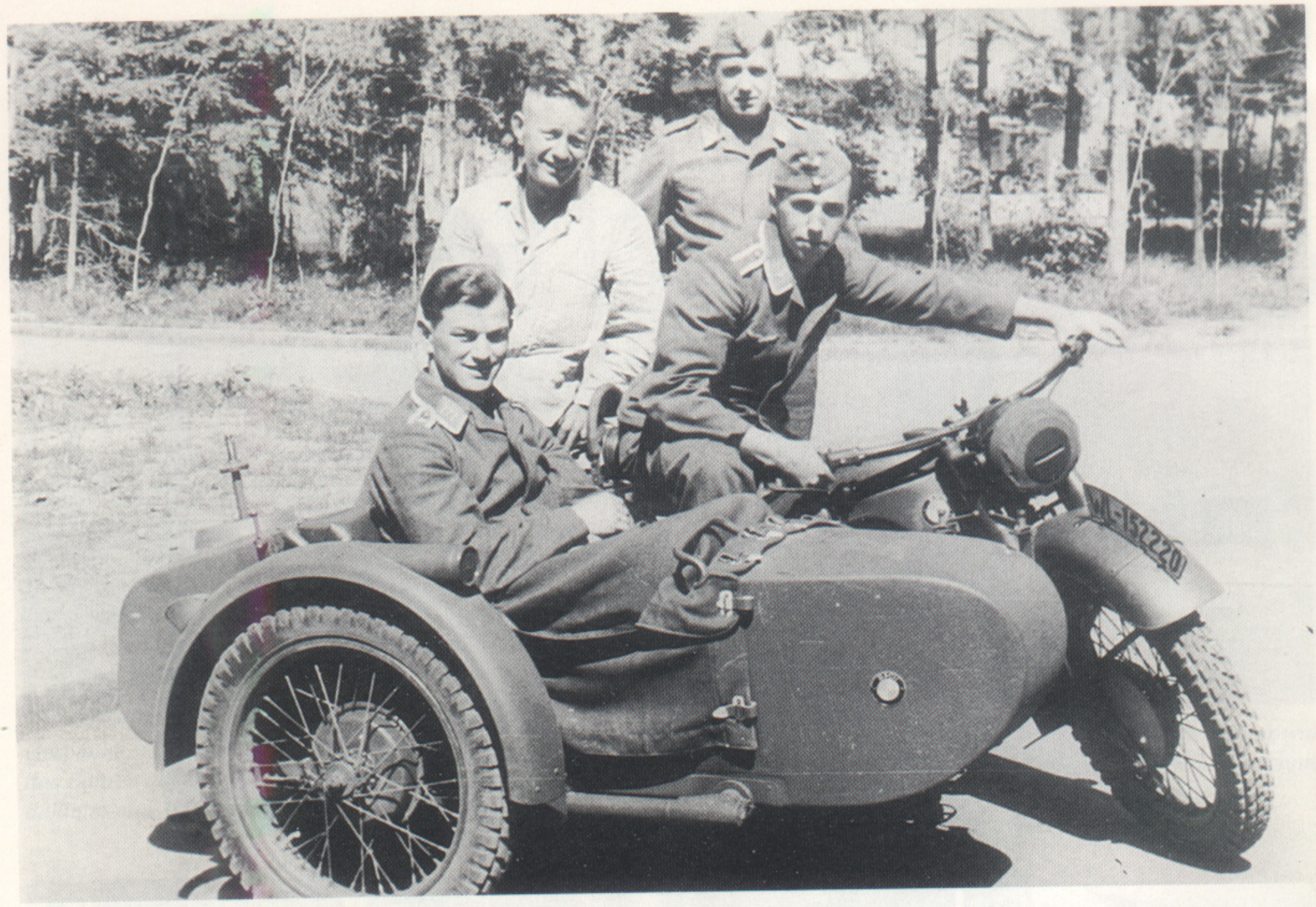
Diese "bunte Vielfalt" der Kradausstattung in der Wehrmacht insbesondere ab 1939 soll dem interessierten Leser anhand zahlreicher Einsatzaufnahmen nochmals vor

Bereits ab 1933 wurde die Victoria KR 6 "Bergmeister" als Beiwagenmaschine in die Reichswehr eingeführt. Sie diente u.a. zur Fahrschulausbildung, wie hier in einer NSKK-Fahrschule in der Provinz Schleswig-Holstein (IP:....)

Augen geführt werden. Dabei soll auch dokumentiert werden, mit welchen Schwierigkeiten die Kradmelder mit den zum Teil unzulänglichen Militärkrädern und zivilen Maschinen im unwegsamen Gelände zu kämpfen hatten. Insofern wurde bei der Aufbereitung dieses Themas fast ausschließlich auf persönliche Erinnerungsfotos zurückgegriffen, wobei jedoch immer das jeweilige Krad im Vordergrund steht. Dennoch ist in vielen Gesichtern der einzelnen Kradmelder ein gewisser Stolz nicht zu übersehen. Kradmelder waren geachtete Kameraden. Sie und ihr Krad bildeten immer wieder den Mittelpunkt für Erinnerungsfotos. Ihnen soll auch diese Dokumentation gewidmet sein.
Abschließend sei angemerkt, das auf die detaillierte Darstellung von Einsatzaufnahmen vom Kettenkrad HK 101 von NSU verzichtet wurde. Dieses "Krad" wurde in den Bändern 88 und 148 der Waffen-Arsenal-Hefte ausführlich vorgestellt, denn das Kettenrad gehörte zum Zugmaschinenprogramm der damaligen Heeresführung.

Oben:
Ein Fahrschulgespann Zündapp K 800 der 7.Kp.Inf.Regt.69 (mot) in der Lettow-Vorbeck-Kaserne in Hamburg-Wandsbeck (1938).
Die Zündapp K 800 war das hubraumstärkste Motorrad der Wehrmacht.
Mit dem Vierzylinder-Boxer-motor (22 PS) wog allein das Solokrad 215 kg. Bei der Truppe war diese Maschine sehr beliebt.

Die Einzylinder-BMW R 4 mit Preßstahlfahrwerk und Blattfederschwinge verfügte über 400 ccm. Sie zählte ab 1932 zu den Maschinen mit der besten Straßenlage und wurde nicht zu Unrecht überwiegend für Fahrschulzwecke eingesetzt.



Oben:
Dem äußeren Erscheinungsbild nach hat dieses BMW R 12-Gespann noch keinen Fronteinsatz miterlebt. Karosserie und Lackierung sind in einem einwandfreien Zustand.

Die BMW R 4 im Übungseinsatz während der Reichswehrzeit. Gut zu erkennen ist der Preßstahlrahmen und die gezogenen Schwinge.

Das Zündapp K 800 W-Gespann aus dem Wehrkreis Wiesbaden nach Rückkehr aus dem Übungsgelände. Die K 800 W wurde auch in der Wehrmacht vornehmlich als Gespann gefahren

Diese Aufklärungsstaffel aus dem Wehrkreis Nürnberg auf ihren BMW R 11-Gespannen bereitet sich auf eine Ausbildungsfahrt vor. Links ein Solokrad dieses BMW-Typs.

Gespanne sind von ihrem Übungsmarsch zurückgekehrt. Einer der Schwerpunkte in der Geländeausbildung der Kradfahrer war das Fahren auf Sandböden, felsigem und weichem Boden sowie bei schlechtem Wetter. Im Vordergrund ein BMW R 12-Gespann, dahinter eine BMW R 4. Beachte auch die unterschiedliche Trageweise der Kradmäntel.

Es ist noch Vorkriegszeit. Die BMW R 11-Gespanne sind noch nicht mit Scheinwerferabdeckungen versehen, was bei der Weiterbildungsfahrt im heimischen Übungsgelände ja auch nicht erforderlich war.

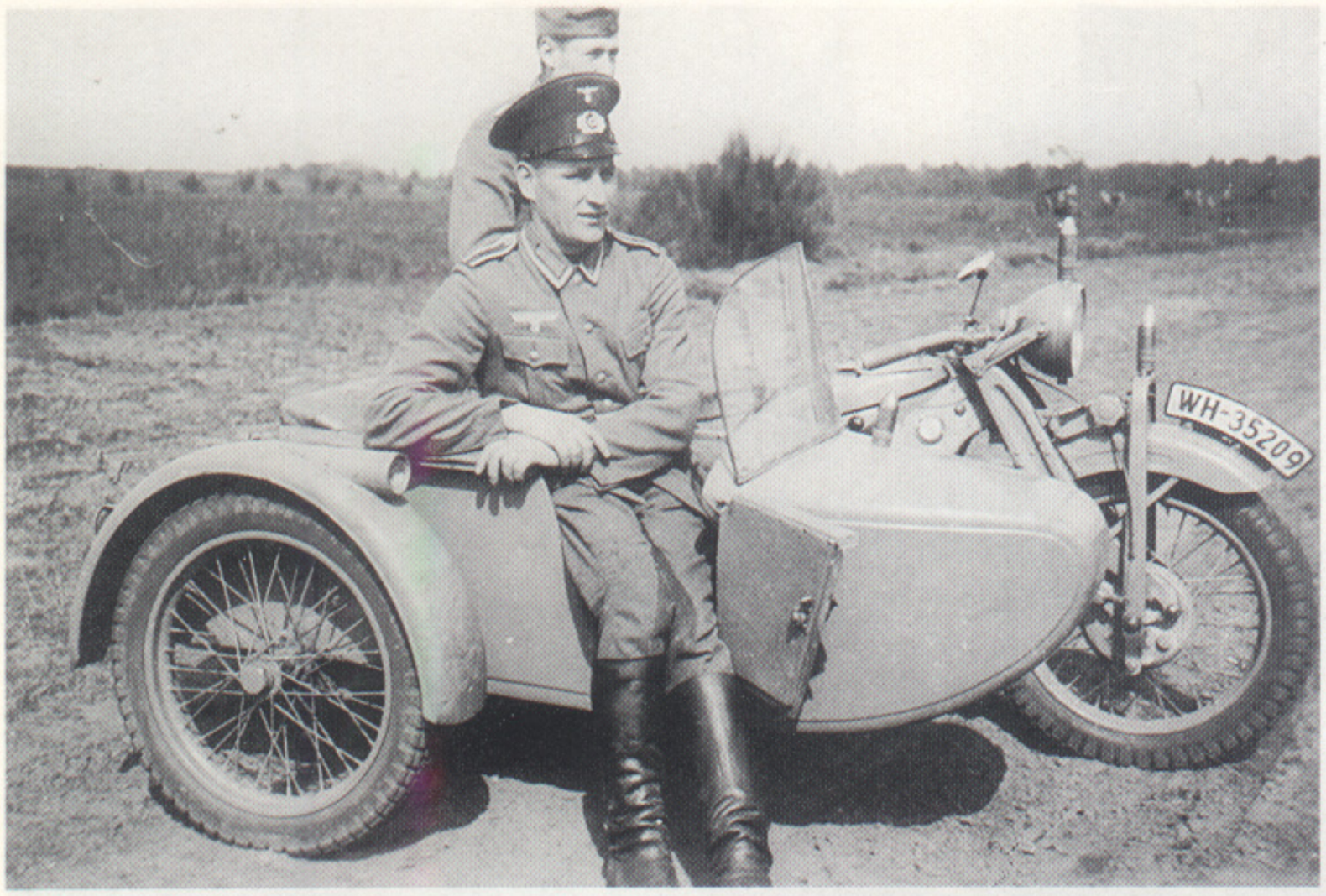
Eine schmucke zivile BMW R 4 in schwarzem Glanzlack mit hellen Streifen aus dem Reg.-Bez. Mainfranken, bevor sie als eingezogenes Krad in einheitlichem Wehrmachtsgrau umgespritzt und zum Kriegsdienst eingesetzt wurde.

Eine BMW R 62 aus dem Jahr 1928. Die R 62 wurde im gleichen Jahr als erste BMW-Maschine mit einem 750 ccm-Motor in die Reichswehr eingeführt. Wie das Nummernschild beweist, handelt es sich hier um ein Krad aus dem Wehrkreis II (Stettin), das nur im dortigen Standortbereich eingesetzt wurde.

Kradmelder der Luftwaffe ließen sich mit der NSU 351 OSL vor den Ruinen eines polnischen Kolonialwarengeschäftes fotografieren.

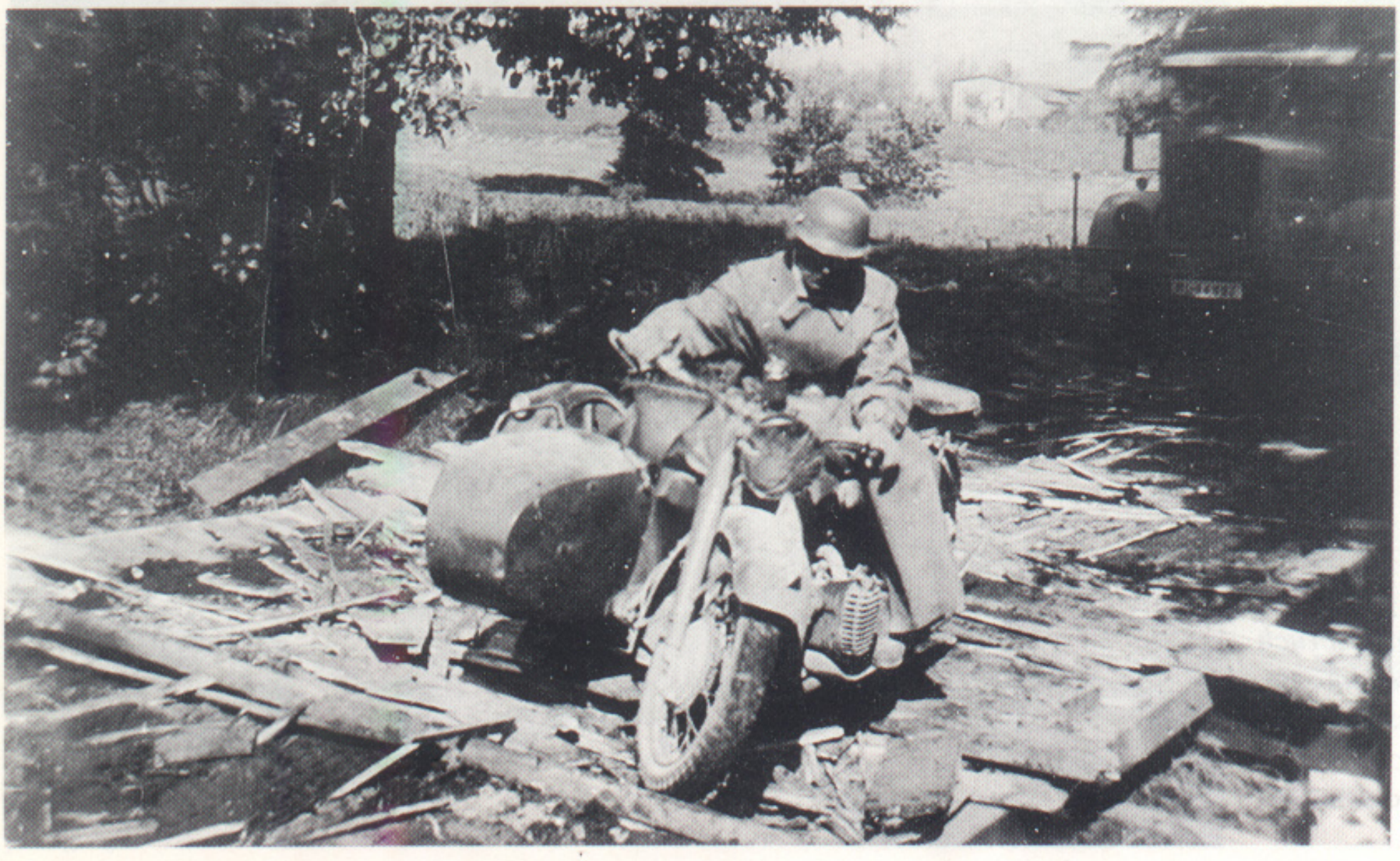
Oben:
Intensive Fahrzeugpflege schloß sich an jeder praktischen Fahrausbildung im Gelände an. Hier sind es überwiegend BMW R 35, mit denen die Einheit ausgestattet ist. Die 350er BMW wurde als mittleres Wehrmachtskrad ab 1937 in die Wehrmacht eingestellt. Rechts eine Vorgängerin der 350er, die BMW R 4 aus den Jahren 1934 bis 1936 mit dem integrierten Tacho im Scheinwerfergehäuse und den fehlenden Trittbrettern.

Viele Kleinkrafträder aus privatem Besitz wurden nach Kriegsausbruch von den Ordnungsbehörden im Melde- und Katastrophenschutz eingesetzt, wie dieses Leichtmotorrad Express 98 Luxusmodell aus dem Jahr 1937.

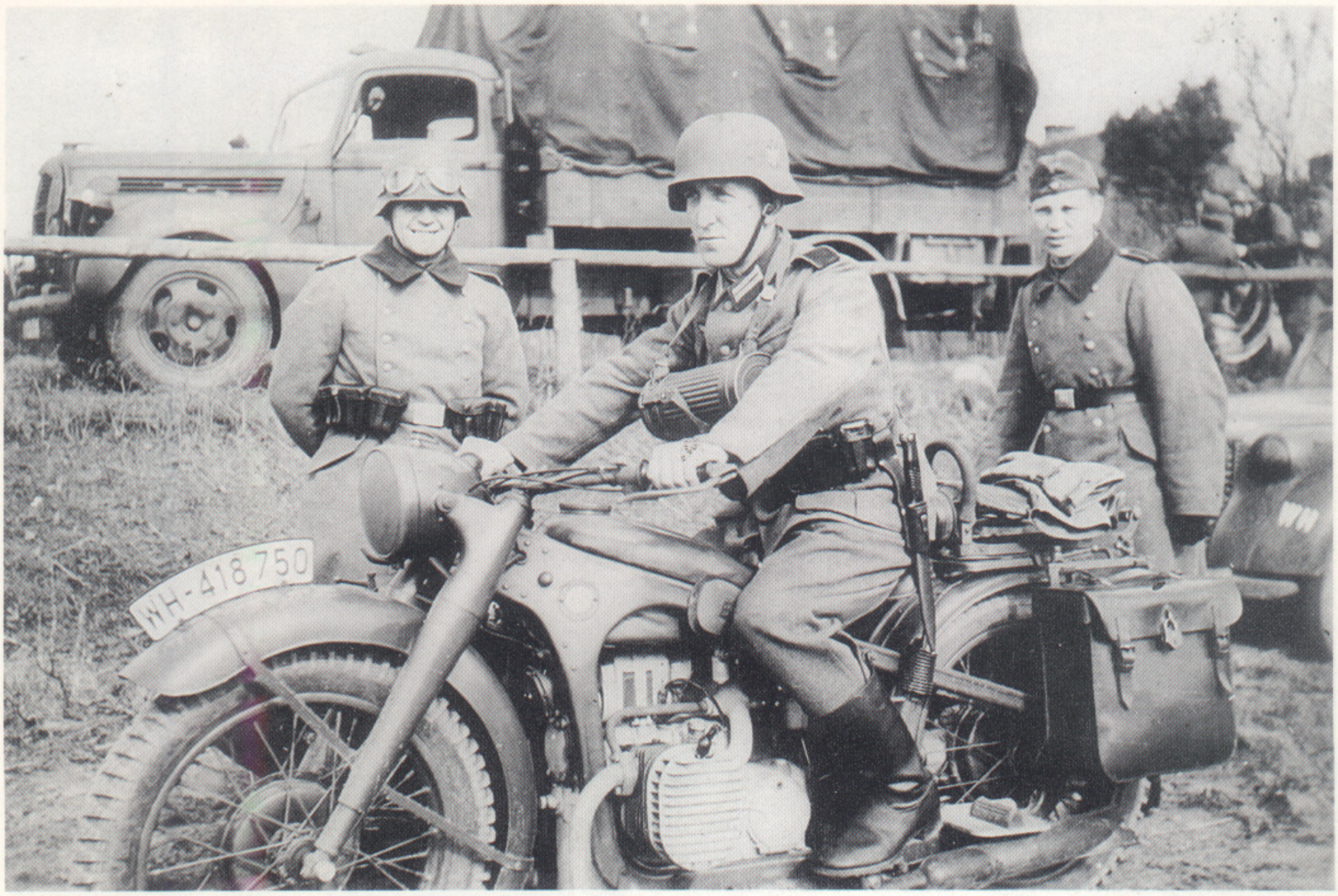


Die aufgestellten Übungs-Geschosse gehörten nicht zur Standartausrüstung dieses BMW R 11-Gespanns, das noch aus der Reichswehrzeit stammt und später von der Wehrmacht übernommen wurde. Desgleichen handelt es sich bei der Windschutzscheibe um eine Nachrüstung. Dagegen waren die Beiwagen jener Zeit noch mit der kleinen Einstiegtür ausgerüstet.

Rechts:
Auch für den Meldedienst im Standortbereich war dieses leichte Motorfahrrad Wanderer 1 Sp mit Sachsmotor aus dem Jahr 1940 so nicht einsetzbar. Bei genauerem Hinsehen erkennt man, daß dem Krad in beiden Reifen "die Luft ausgegangen" ist.



Die zahlreichen Unwegsamkeiten des weiten russischen Raumes verlangten oft viel von den Kradfahrern auf ihren nichtgeländegängigen Maschinen, wie hier auf einer BMW R 12.



Diesem blitzsauberen BMW R 12-Gespann stand sicherlich der harte Kriegseinsatz noch bevor. Obgleich die R 12 zu jener Zeit das leistungsstärkste Krad von BMW war und auf allen Kriegsschauplätzen eingesetzt wurde, war sie den katastrophalen Geländeverhältnissen im Osten oftmals nicht gewachsen.

Einst von den Konstrukteuren als schnelle Straßensportmaschine entwickelt, wurde die Zündapp K 800 in der zweiten Jahreshälfte 1937 vermehrt als sogenanntes Wehrmachtskrad an die Wehrmacht geliefert. Hier das schwere Zündapp-Gespann K 800 W (rechts) sowie eine BMW R 35 (links) nach dem Feldzug gegen Polen (1939).

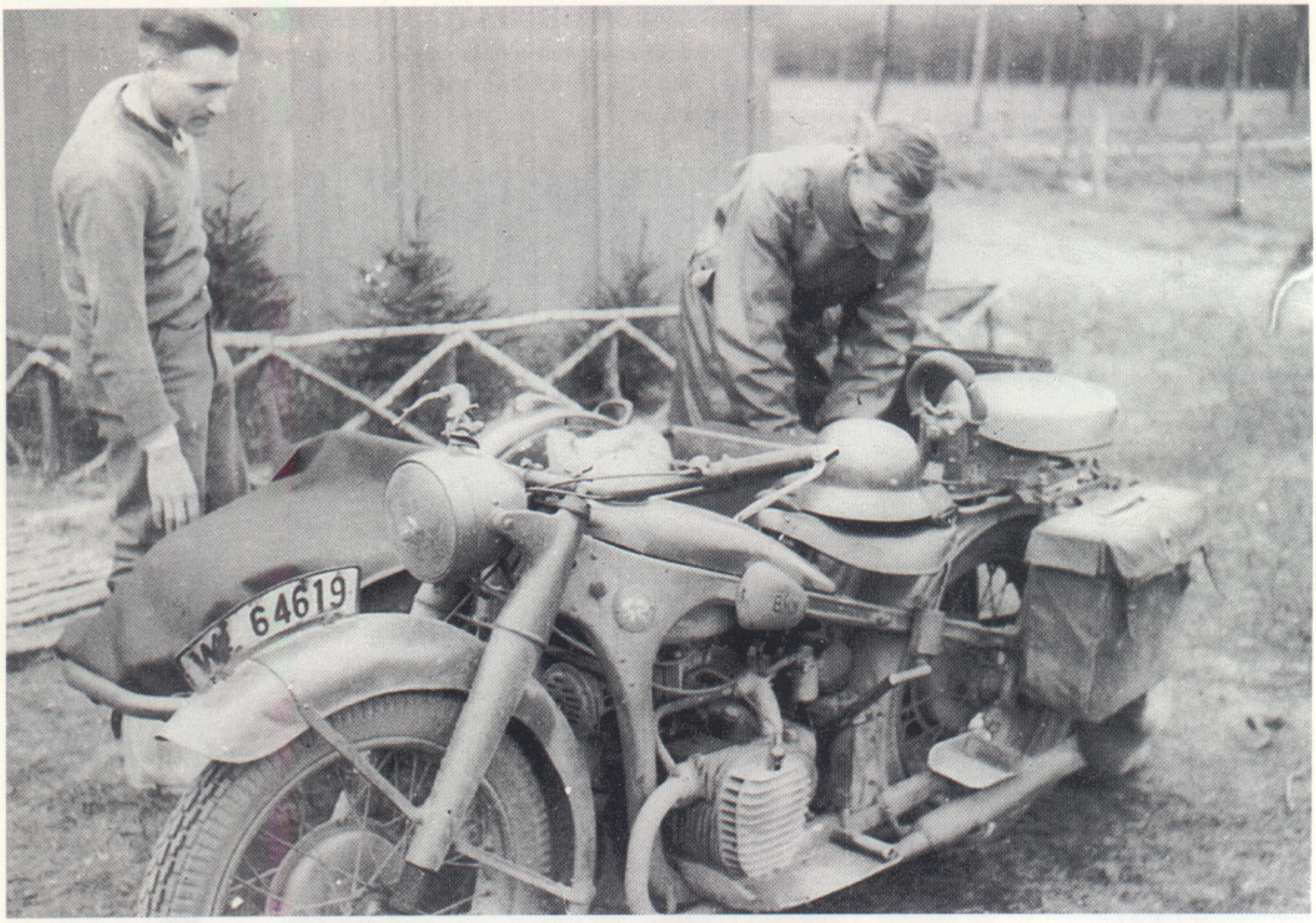
Bereits in der Reichswehr wurden schwere Beiwagengespanne als Melde- und Kurierfahrzeuge eingesetzt. Hier das schwere Kraftrad 600 ccm Victoria K.R.VI als Beiwagengespann, das zwischen 1927 und 1932 in die Reichswehr eingeführt wurde. In der Wehrmacht fand dieser Oldtimer keine Verwendung mehr.

An der Kennung "WH" ist deutlich sichtbar, daß diese zivile Touren-Maschine NSU 601 TS aus dem Jahr 1930 nunmehr als eingezogenes Krad im Dienste der Wehrmacht stand. Der Beiwagen mit herausnehmbarem Kindersitz wurde zu jener Zeit von NSU für 295.-- RM angeboten.

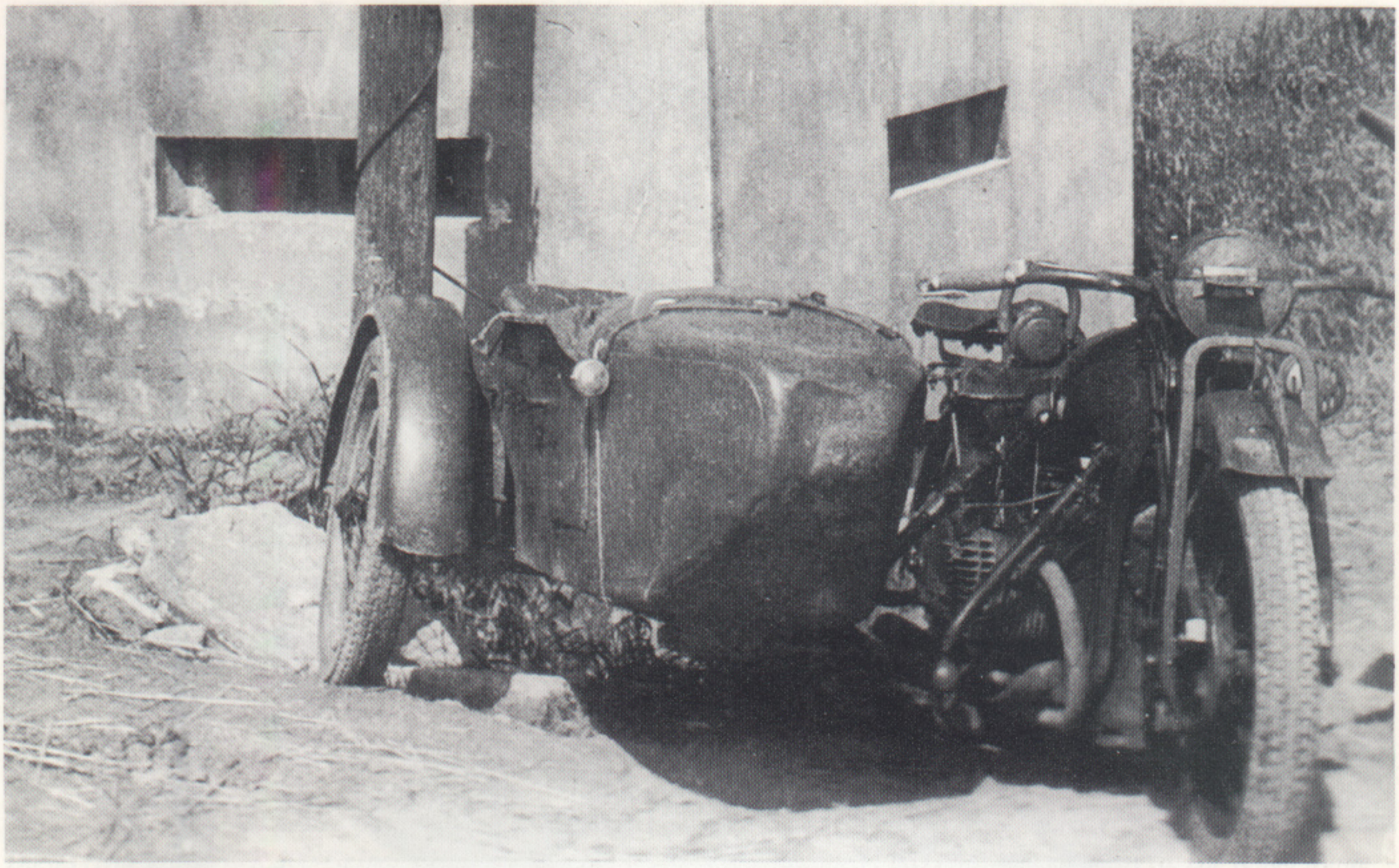
Da bereits in der Originalaufnahme diese NSU 601 OSL der Polizei mit einem links angeschlossenen Beiwagen ausgewiesen ist, muß davon ausgegangen werden, daß kein seitenverkehrtes Bild vorlag. Viele Hersteller haben in den 30er Jahren links bzw. rechts anzuschließende Seitenwagen in ihren Katalogen angeboten.

Eine Kradbesatzung mit ihrem BMW R 11-Gespann während einer Übungspause im Raum Löwenberg, 1938. Zu jener Zeit waren die Fahrer und Beifahrer noch nicht mit dem Kradmantel ausgestattet.

Die Lackschäden lassen darauf schließen, daß dieses NSU 601 TS-Gespann ursprünglich in einer anderen Farbe gespritzt war und danach einen sandfarbenen Anstrich bekam. Das gesamte Großgerät der Wehrmacht wurde ja bekanntlich ab 1943 mit diesem Farbanstrich versehen. Nicht zusammenpassen, daß der Fahrer zur Luftwaffe, das Krad jedoch dem Heer (WH!) gehört.



Auf den ersten Blick ist zu vermuten, daß es sich hier um die Wehrmachtsausführung der BMW R 12 handelt. Bei genauerem Hinsehen ist jedoch zu erkennen, daß der Beiwagen vorn mit einem Bügelrahmen ausgestattet und auf dem Schutzblech des Beiwagenrades ein Haltegriff angebracht ist. Offensichtlich handelt es sich hier um eine der wenigen R 12, die nicht ausschließlich der Wehrmachtsproduktion unterlagen und daher später aus dem privaten Bereich eingezogen wurden.



Etwas älteren Datums ist dieses BMW-Gespann R 11. Die R 11 aus den Jahren 1929 bis 1934 war auch noch während des 2. Weltkrieges - wie hier offensichtlich - einsatzfähig.

Nein, diese Szene wurde nur gestellt und diente sicherlich zur Aufheiterung der Kameraden. Interessant ist jedoch die unterschiedliche Trageweise der Kradmäntel. Während zwei Soldaten den Mantel offen tragen, hat ein anderer, offensichtlich der Kradfahrer, die unteren Mantelecken hosenartig um die Beine verknüpft. Diese Trageweise bot noch mehr Schutz für den Kradfahrer und verhinderte, daß die Mantelecken in die Speichen des Krades gelangten. Das DKW NZ 350-Gespann mit den Lackschäden am Tank ist eingezogen worden.

Für den Kriegseinsatz war kein Motorrad zu alt. Selbst dieses BMW R 62-Gespann aus dem Jahr 1928 - offensichtlich eine eingezogene Maschine - fand noch in der Wehrmacht Verwendung. Die R 62 wurde bereits zu Reichswehrzeiten als erstes BMW Solo- und Beiwagenkrad mit einem 750 ccm Hubraum eingesetzt.

Das mittlere Kraftrad 350 ccm Victoria KR 35 zählte mit zu den besten Solokrädern in der Wehrmacht. Hier das wehrmachtsgraue Meldekrad einer Luftwaffeneinheit im Oktober 1939 in Rothemburg.

Dieses zivile Zündapp K 500-Gespann aus dem Raum Franken (II H....) wurde für die Luftwaffe eingezogen. Die K 500 wurde Mitte der 30er Jahre als sogenannte "Behördenversion" als K 500W in die Wehrmacht eingeführt.

Unbeeindruckt vom nahen Großfeuer setzt diese Kradbesatzung auf ihrer Zündapp KS 750 die Fahrt fort. Beachte die sehr seltene mehrfarbige Fleckentarnung, mit der dieses Krad versehen wurde.

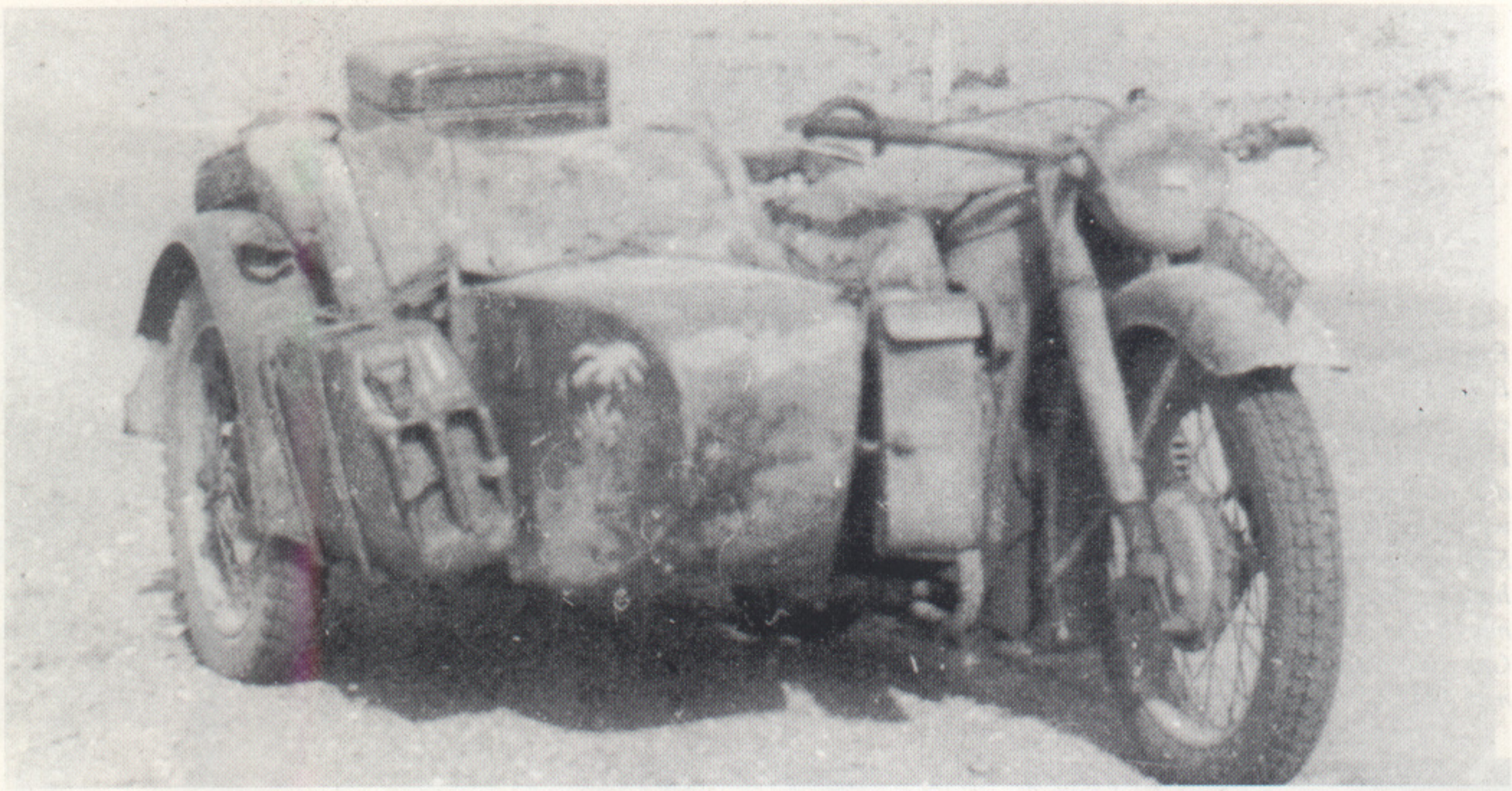
Warme Füße von unten - heiße Suppe von oben! Die Füße auf den warmen Motorblock gestellt, löffelt dieser Kradmelder seinen heißen Eintopf aus dem Kochgeschirr. Die BMW R 12 aus der "1. Generation" verfügt noch über Fußbretter statt Fußrasten.

Fahrschule bei einem Zwischenhalt.

Ein Kradmelder auf seiner BMW R 12 unterwegs auf einer "Straße" in Rußland. Deutlich ist zu erkennen, daß der nichtangetriebene Beiwagen im tiefen Sand und Schmutz die Maschine nach hinten zieht, so daß man nur mit Gegenlenken im kleinen Gang vorwärts kam (Sommer, 1941).

Links:
Charville, Frankreich 1940. Ein deutscher Kradmelder mit seiner vermutlich erbeuteten französischen Terrot HST 350.

Bereits die Geländeverhältnisse in Polen gaben den Kraftfahrern einen Vorgeschmack auf das, was sie in Rußland erwartete. Auf derartigen Schlamm- oder Feldwegen hatten es insbesondere die Kradfahrer der Beiwagengespanne mit nicht angetriebenen Beiwagen - wie hier die BMW R 12 - schwer, das Gespann in der Spur zu halten (1939).



Beladen mit zusätzlichen Ersatzkanistern ist dieses BMW R 12-Gespann vom Deutschen Afrika-Korps der sengenden Sonne Nordafrikas ausgesetzt. Insbesondere in den unendlichen Wüstengebieten war ausreichender Kraftstoffvorrat für die Kradmelder auf ihren einsamen Fahrten sehr wichtig.

Links:
Den Kradmeldern, die oftmals auf sich alleingestellt waren, mangelte es nicht an Einfallsreichtum. Kradmelder E. Nemeth vom Art.Reg.262 der 262 I.D. hat an seiner DKW NZ 350 zusätzliche Packtaschen angebracht, um sein "Hab und Gut" besser transportieren zu können (10.9.1941).

Rechts:
Eines der beliebtesten Bekleidungsstücke in der Wehrmacht war der Kradmantel. Offensichtlich erfreuen sich diese Kradmelder auch dieses - gegen Witterungsunbilden - schützenden Bekleidungsstückes um ihre eingezogene DKW NZ 350.

Die Typenvielfalt der Kräder in der deutschen Wehrmacht war fast grenzenlos. Vor dem 2.Weltkrieg waren in Deutschland ca. 1,7 Mio. Motorräder zugelassen. Fast alle wurden für den Kriegsdienst eingezogen, wie auch dieses DKW NZ 350-Gespann mit der zivilen Zulassung II 46 232

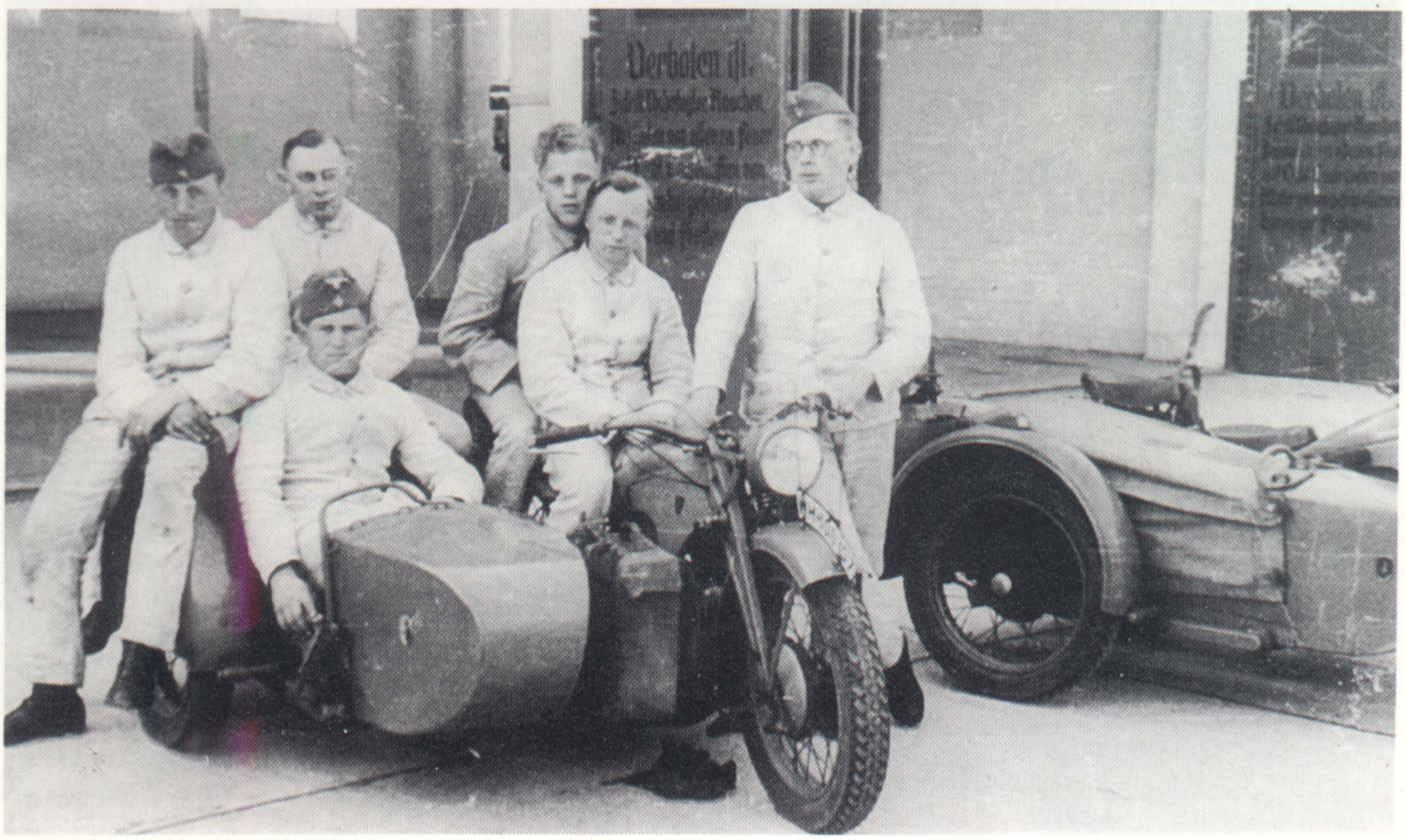
Ausspannen auf dem BMW R 12-Gespann im Kriegsjahr 1940. Die Angehörigen einer Kradschützeneinheit nutzen offensichtlich die Rast, um die zurückliegenden Einsätze nochmals Revue passieren zu lassen.

Wenngleich auf diesem Erinnerungsfoto der Kradfahrer im Mittelpunkt steht, ist es doch nicht zu übersehen, daß es sich hier um eine eingezogene BMW R 12 mit den breiten Schutzblechen handelt. Dieses einstmals im Regierungsbezirk Berlin (IA....) zugelassene Seitenwagengespann stand nun im Dienste der Wehrmacht.

Obgleich die Wehrmacht bereits bei ihrer Aufstellung im Jahr 1935 mit zahlreichen BMW-Krädern der Modellreihe R 4 ausgestattet war, wurden mit Kriegsbeginn die noch vorhandenen zivilen R 4 eingezogen, wie dieses Krad aus der Provinz Pommern (IH...), das nunmehr im Dienste einer Fla.Abt. stand .

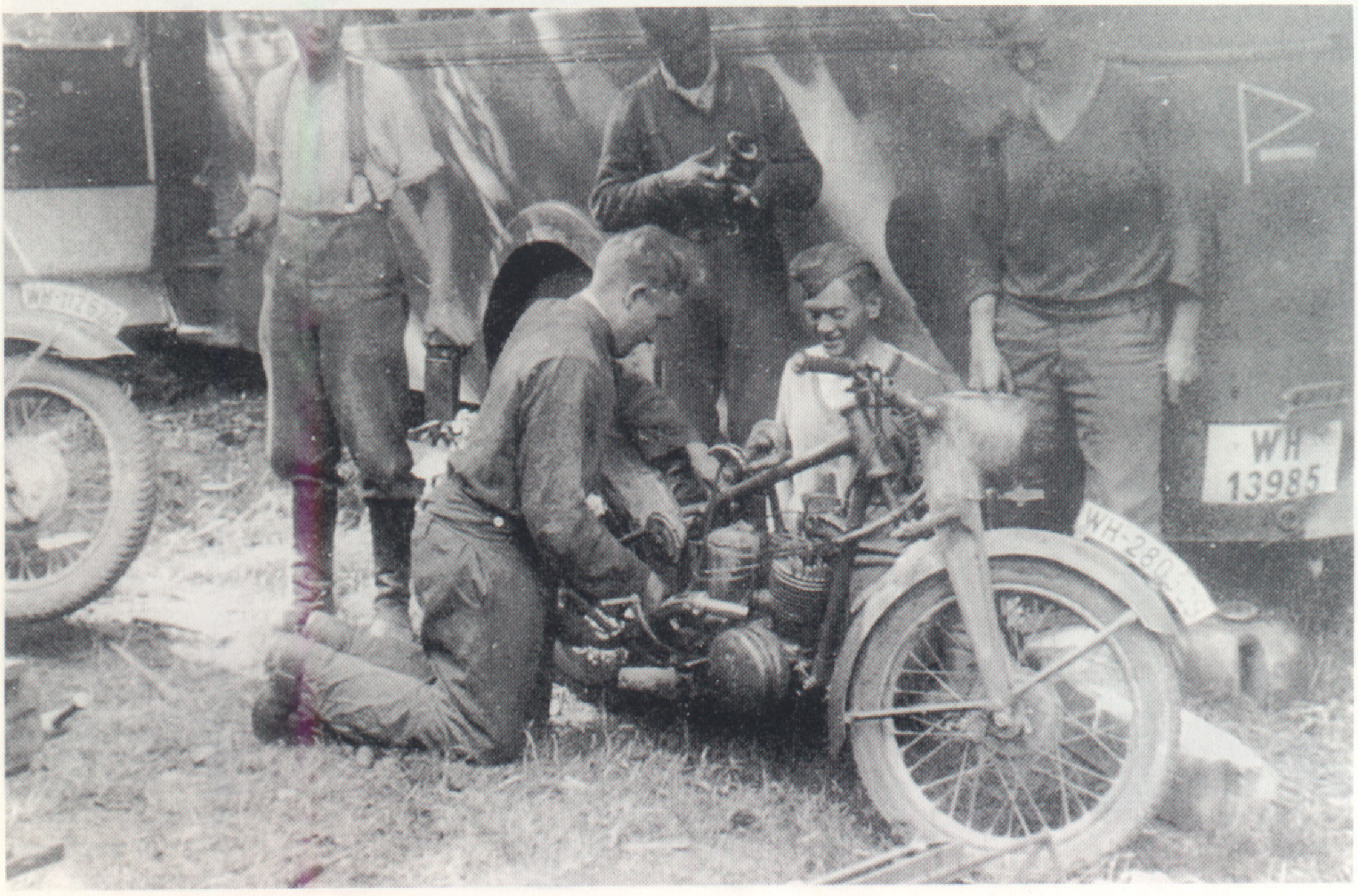
Auch diese ehemals zivile DKW NZ 250 aus dem Reg. Bezirk Mainfranken (IIU....) erfreute sicherlich seinen Besitzer, bevor sie eingezogen und mit einem Zeichen "Bär" der Einheit und der Kennung "WH" versehen wurde.

Unten:
Ein Trupp in Drillichanzügen hat sich zum Erinnerungsfoto um das Zündapp K 800 W-Gespann postiert. Die K 800 W-Gespanne hatten sich bereits vor dem 2. Weltkrieg im schweren Geländedienst bewährt.



Auch hier bot der Kradmantel dem sonst ungeschützten Kradmelder auf seinem BMW R 12-Gespann einen gewissen Schutz vor den Witterungsunbilden im winterlichen Einsatz

Unten:
An diesem leichten Wehrmachtskrad ist eine Reparatur größerem Umfangs erforderlich. Es handelt sich offensichtlich um eine Ardie VF 125. Dieses Krad entstand noch in den ersten Monaten des 2. Weltkrieges. Auf dem ersten Blick war sie an dem kurz nach dem Auslaßkanal abwärts verlaufenden Auspuffkrümmer zu erkennen.

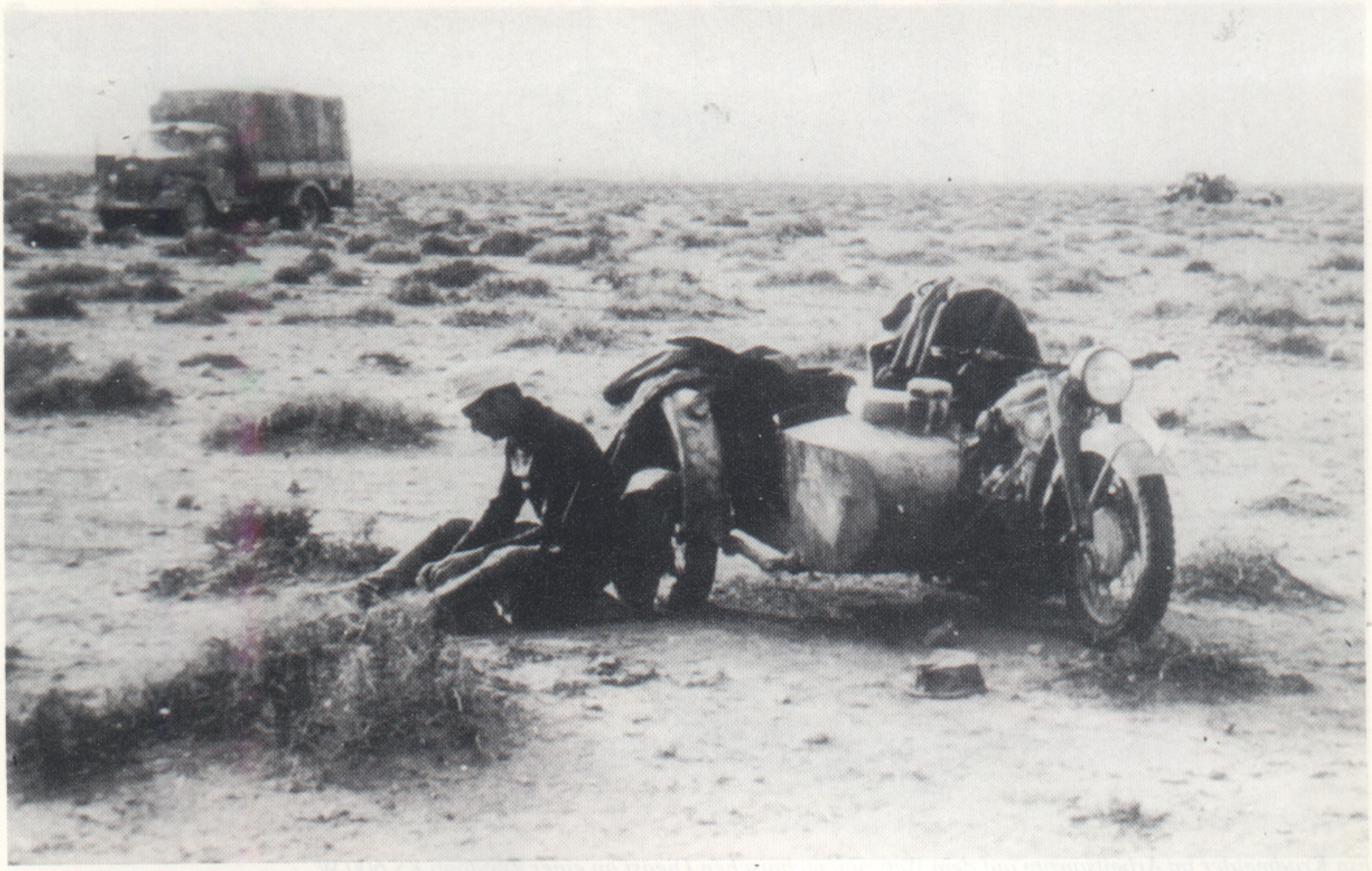


Oben:
Kradmelder pendelten bei Truppenverlegungen zwischen den Einheiten hin und her. Sie legten dabei oftmals täglich mehrere Hundert Kilometer zurück. Hier ein Kradmelder auf seinem Zündapp-Gespann K 600 W.

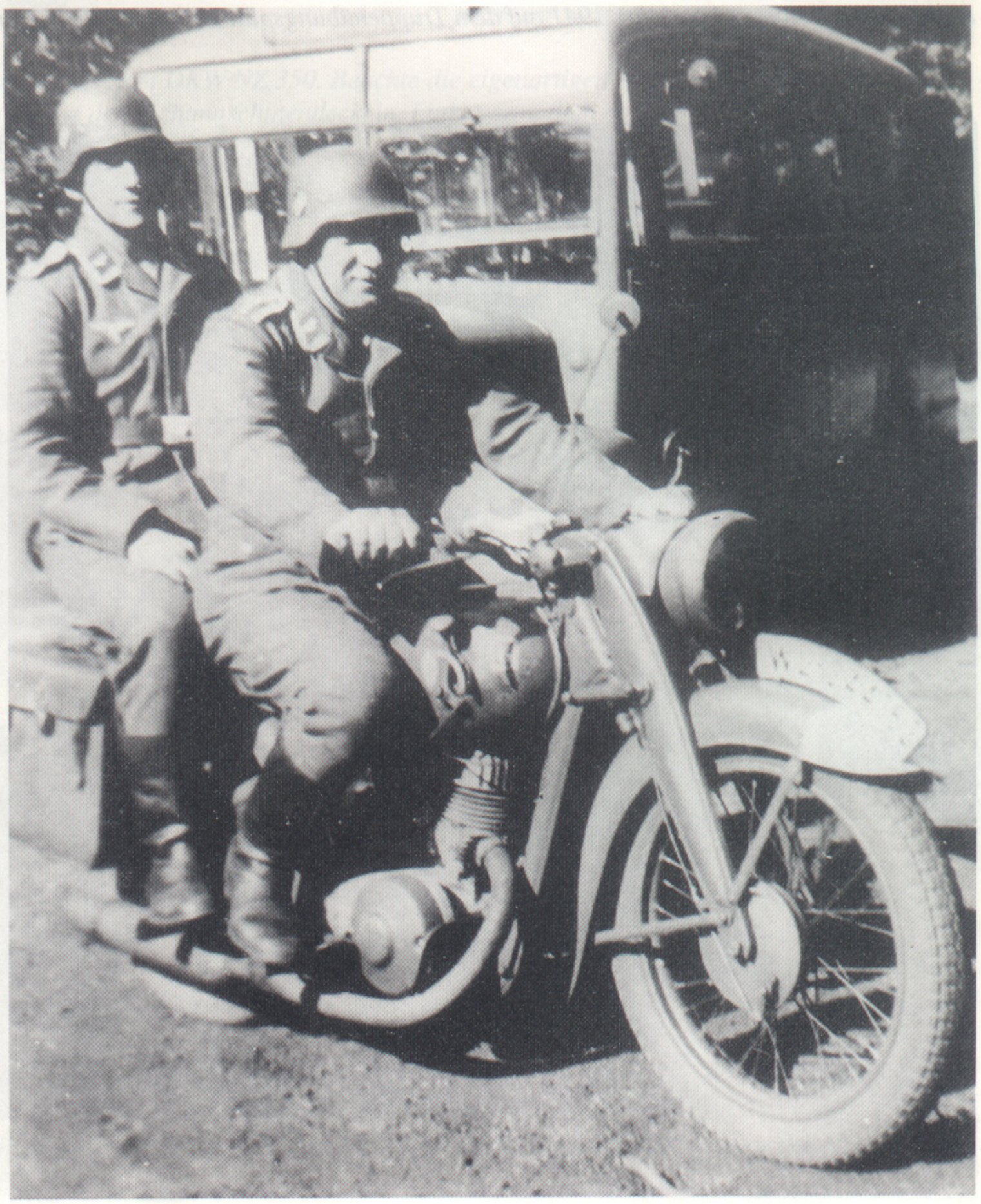
"Das Leben im Felde", so könnte diese Aufnahme bezeichnet werden. Der Kradfahrer auf seinem BMW R 11-Gespann widmet sich bei einer Pfeife den Nachrichten aus der Heimat. Beachte auch das kleine Maskottchen vor dem Scheinwerfer.

Links:
Der Kurier in seinem langem Kradmantel auf einer Zündapp K 800 W während einer Übung. Die K 800 W war Ende der 30er Jahre das baumstärkste Motorrad der Wehrmacht.

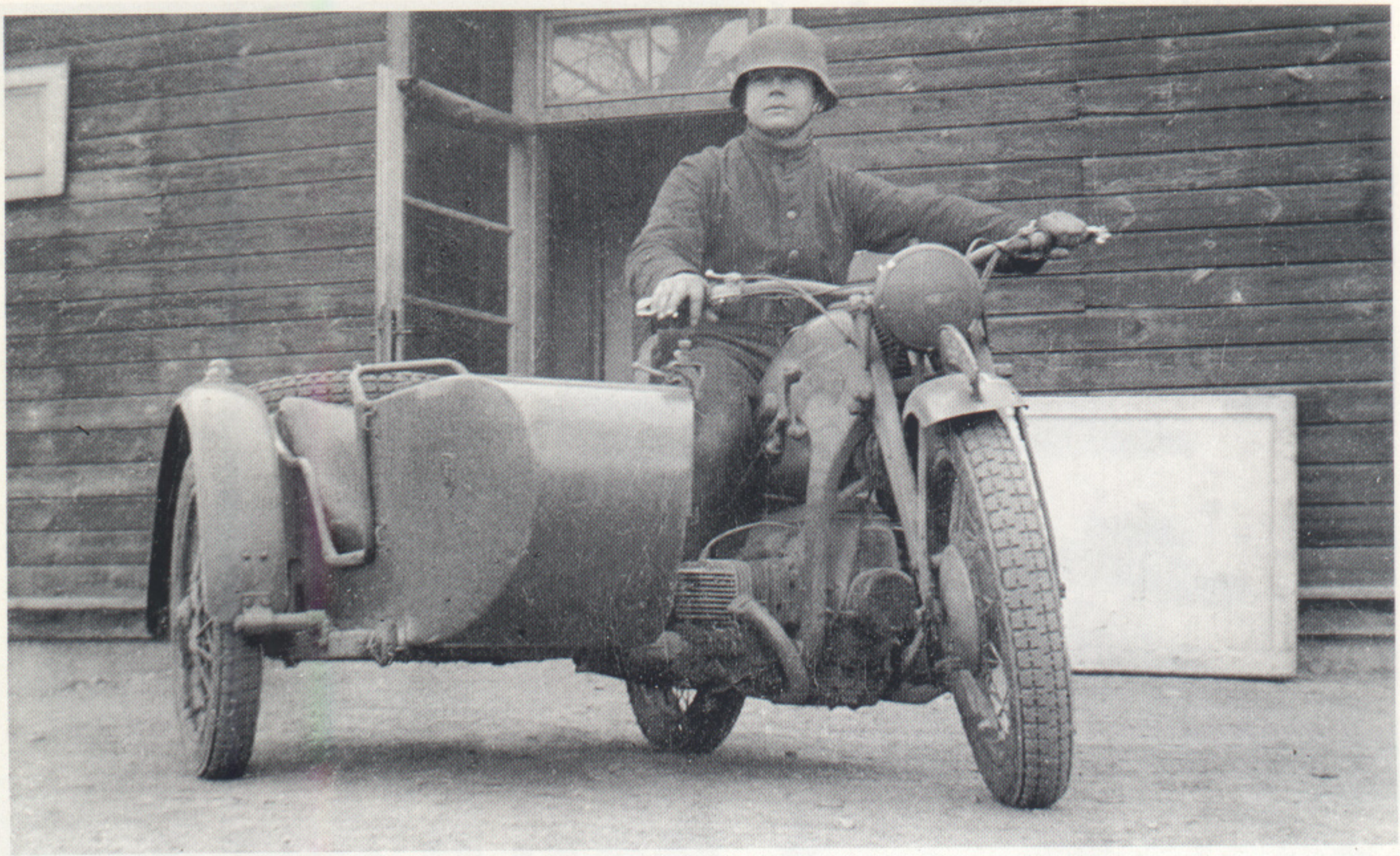
Gekennzeichnet vom Einsatz im unwegsamen Gelände sind dieser Kradmelder der Luftwaffe und seine BMW R 35. Die 350er BMW als mittleres Wehrmachtskrad löste ab 1937 die BMW R 4 ab. Über 15.000 Exemplare wurden von diesem Modell zwischen 1937 und 1940 gebaut, die wenigsten jedoch an Privatleute abgegeben



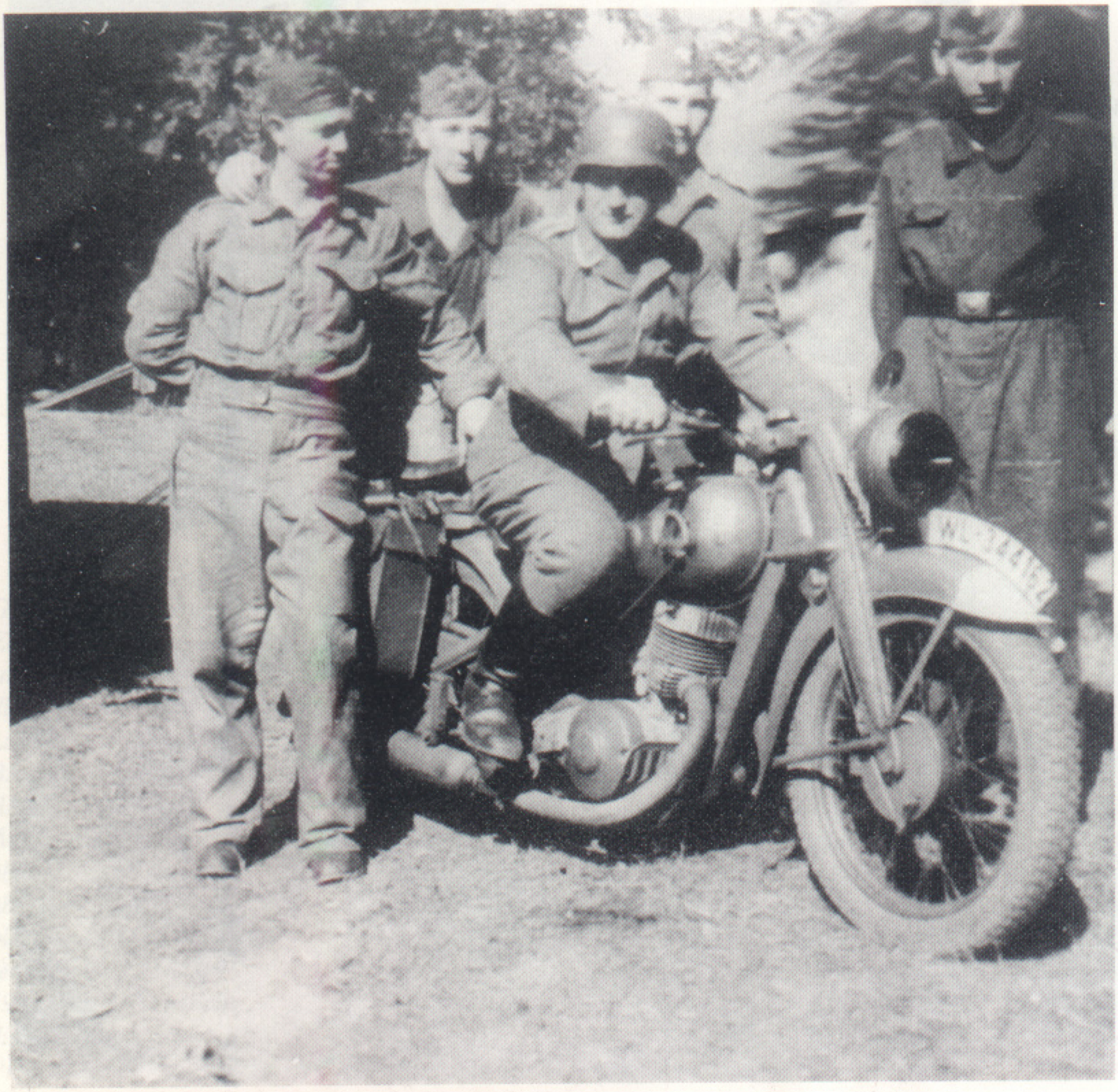
Auf dem nordafrikanischen Kriegsschauplatz rastet dieser Kradfahrer im spärlichen Schatten seines BMW R 12-Gespanns.
Auf diesem Kriegsschauplatz waren beileibe nicht nur BMW R 75-Kräder mit hochgezogenem Luftfilter eingesetzt.



Rechts:
Im Frieden hatte DKW ein Motorisierungswunder bewirkt; im 2. Weltkrieg war nur der Lack militärisch. Bis auf einige kleine Veränderungen (z.B. Verdunklungsklappe, Packtaschenhalter, nicht abziehbarer Zündschlüssel, Schutzplatte vor dem Lichtmaschinendeckel, Schnellständer u.ä.), war die DKW NZ 350 ein ziviles Motorrad



Ein Kradmelder im Arbeitsanzug auf dem Weg zum technischen Dienst an einer Zündapp KS 600 W. Die Aufnahme entstand im März 1941 auf dem Truppenübungsplatz Ohrdruf/Thüringen.



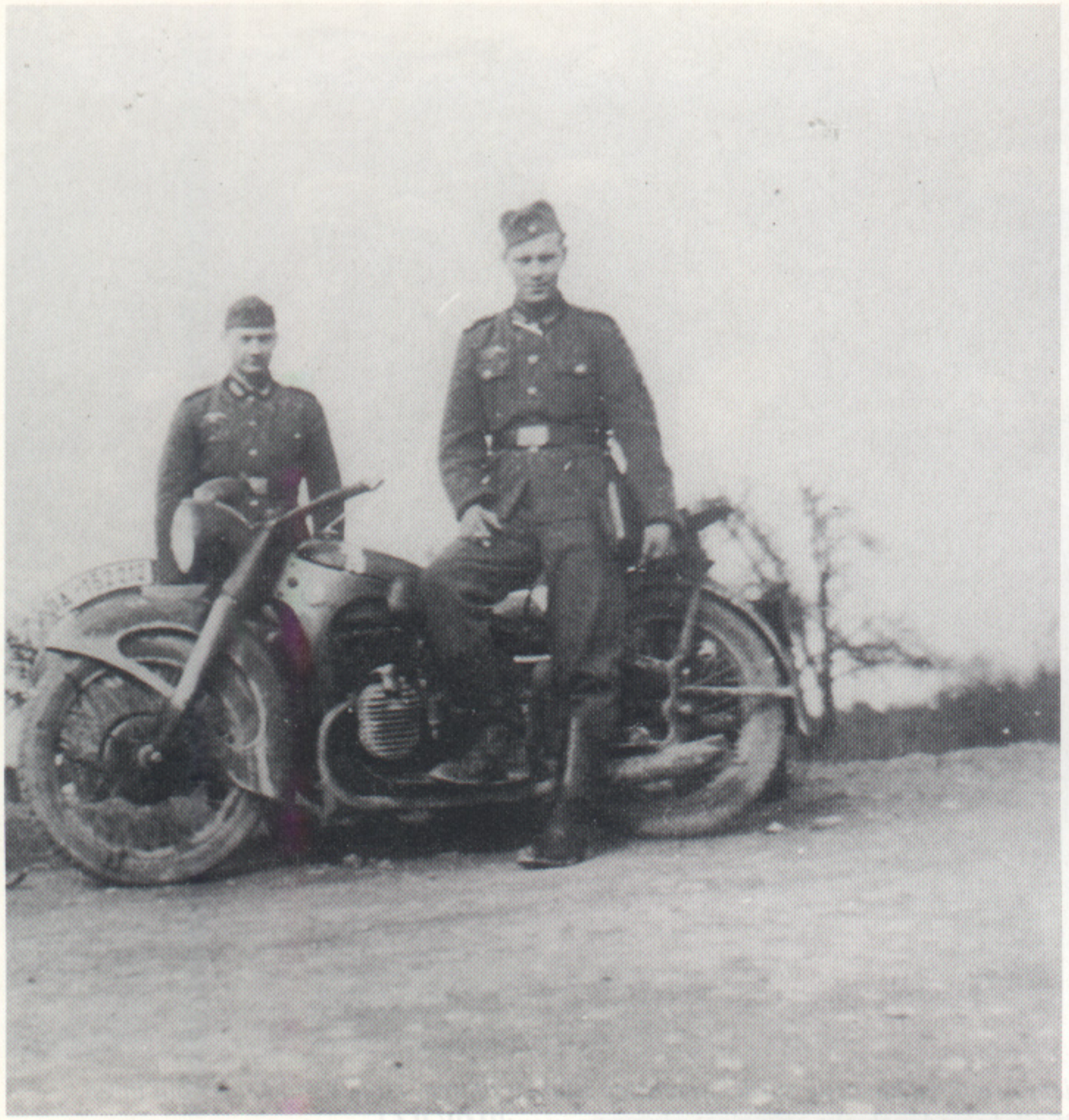
"Kameradentreffen" um den Kradmelder einer Luftwaffen-einheit mit seiner DKW NZ 350. Auch heute noch zählen die Kradmelder zu einem wichtigen Einsatz-mittel eines jeden Truppenführers, wie es auch dieser Kradmelder vor nunmehr über 50 Jahren war.

Die stolzen Kradmelder auf ihren Krädern. Rechts zwei DKW NZ 350. Beachte die eigenartigen Scheinwerferabdeckungen sowie die Packtaschen und die Schutzplatten vor den Lichtmaschinendeckeln. Links vermutlich eine Puch 200.

Verschnaufpause während des Frankreichfeldzuges. Im Hintergrund das Meldekrad NSU 201/251 OSL, davor der Kradmelder in seiner organisierten Hängematte beim Lesen der Feldzeitung (1941).

Vom harten Kriegseinsatz bereits gekennzeichnet ist der Beiwagen dieses Zündapp K 500 W-Gespanns. Die K 500 W wurde bereits vor dem 2. Weltkrieg als Solo- und Gespannmaschine in die Wehrmacht eingestellt. Sie war eine Sonderausführung der zivilen K 500.

Unten:
Auf dem Vormarsch in Polen 1939. Die Kradmelder haben eine kurze Rast eingelegt.
Zwischen den beiden BMW R 12-Gespannen eine DKW NZ 500 als Solokrad.



Fahrer und Beifahrer mit ihrem BMW R 12-Gespann, wie es mit breitem Vorderradschutzblech und Fußbrettern statt Fußrasten im Jahr 1935 in die Wehrmacht eingeführt wurde. Das große Schutzblech, das sich sehr schnell mit Schlamm zusetzte, wurde später durch ein schmaleres ausgetauscht.
Hier handelt es sich allerdings um ein eingezogenes Krad mit der zivilen Zulassung: IA ... für Landespolizeibezirk Berlin.

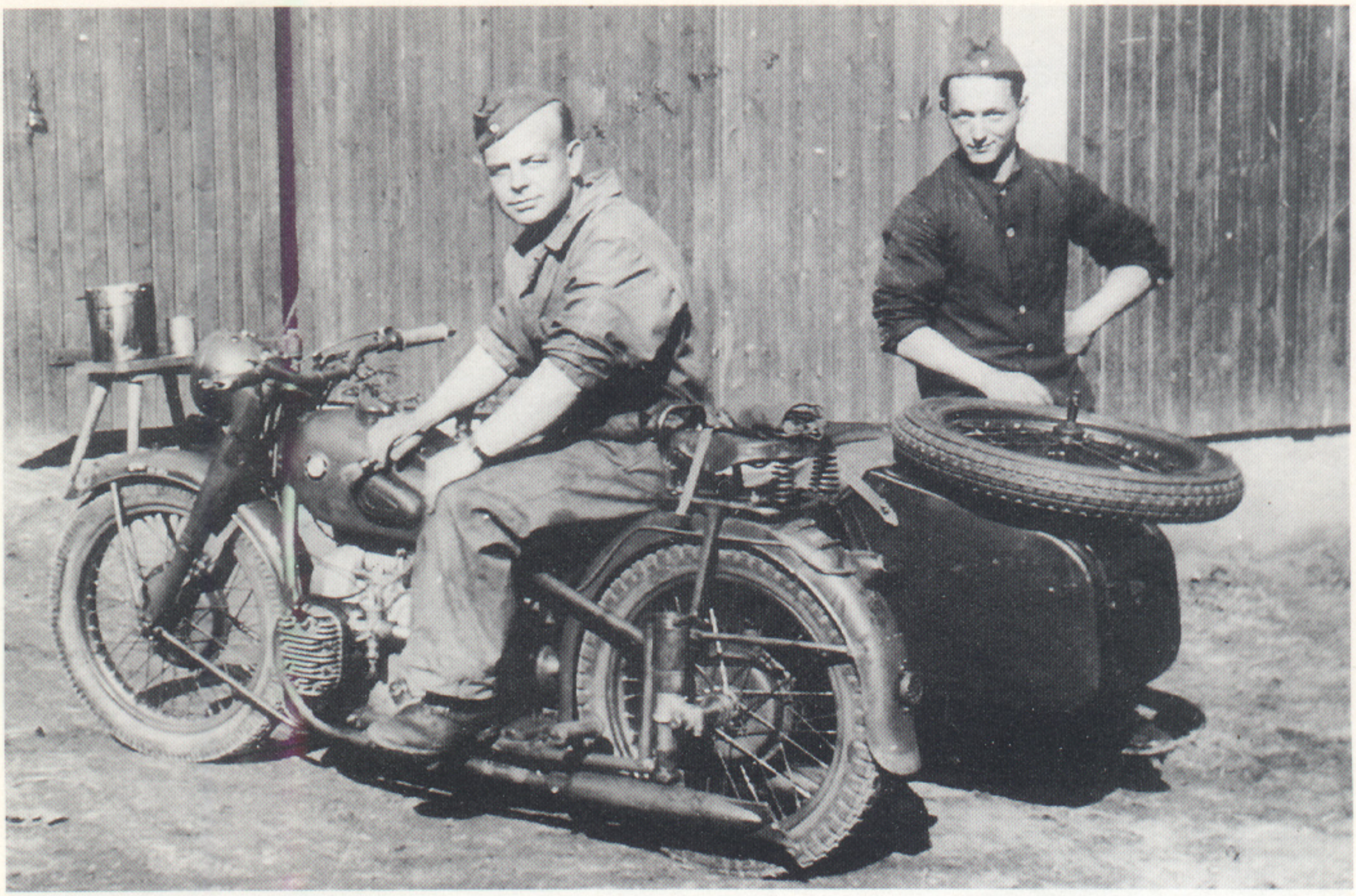
Unten:
Diese Aufnahme verdeutlicht die Schutzfunktion des Kradmantels für den Kradfahrer gegen Witterungsunbilden. In Nr. 85 der Heeresmitteilung von 1934 wurde die Einführung des Kradmantels als Bekleidungsstück erstmals bekanntgegeben. Auch dieser Kradmelder auf seinem Zündapp-Gespann KS 600 W wußte sicherlich die Schutzfunktion seines Mantels zu schätzen.

Nach einem "Blumenkorso" einer aus dem Frankreichfeldzug zurückgekehrten Einheit führen. Hier Kradmelder auf ihren mittleren Wehrmachtskrädern BMW R 35 (links und rechts) sowie einer eingezogenen BMW R 61.

Links:
Ein belgisches Beutegespann, die Gillet 750. Dieses Gespann aus den Jahren 1938/40 hatte einen eigenen Seitenwagenantrieb.
Die Gillet war im belgischen Heer das meistgefahrene Gespann.

Oben:
Bereits acht Jahre alt war diese BMW R 4 einer Luftwaffeneinheit zum Zeitpunkt der Aufnahme im Kriegswinter 1940. Die R 4 diente in der Reichswehr vor allem der Ausbildung der Fahrschüler.

Offensichtlich haben hier deutsche Wehrmachtsangehörige eine amerikanische Indian Chief erbeutet und in wehrmachtsgrau umgespritzt. Es handelt sich vermutlich um eine Maschine aus englischen Beständen, da England 1941 bei Indian eine größere Anzahl dieser Kräder orderte.

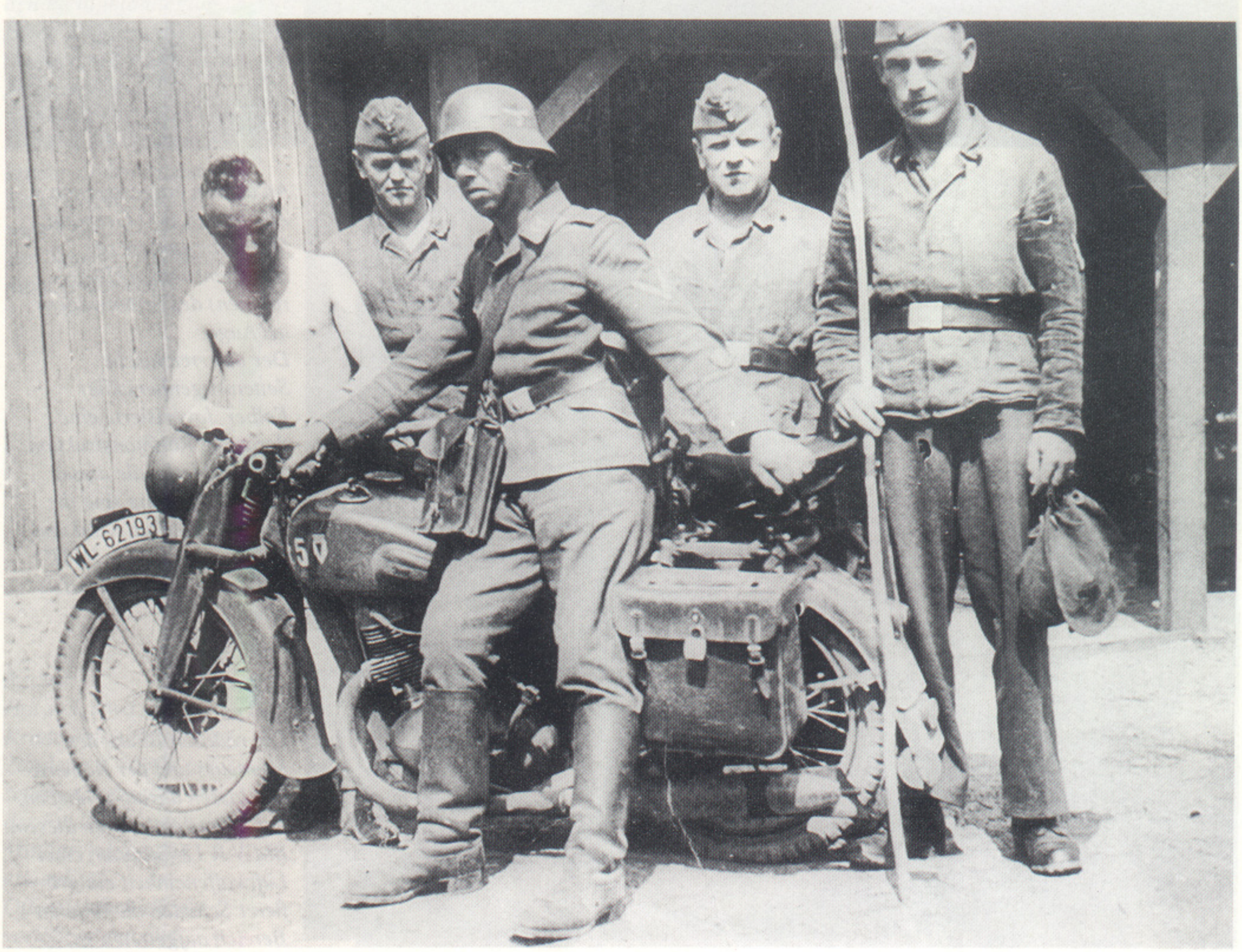


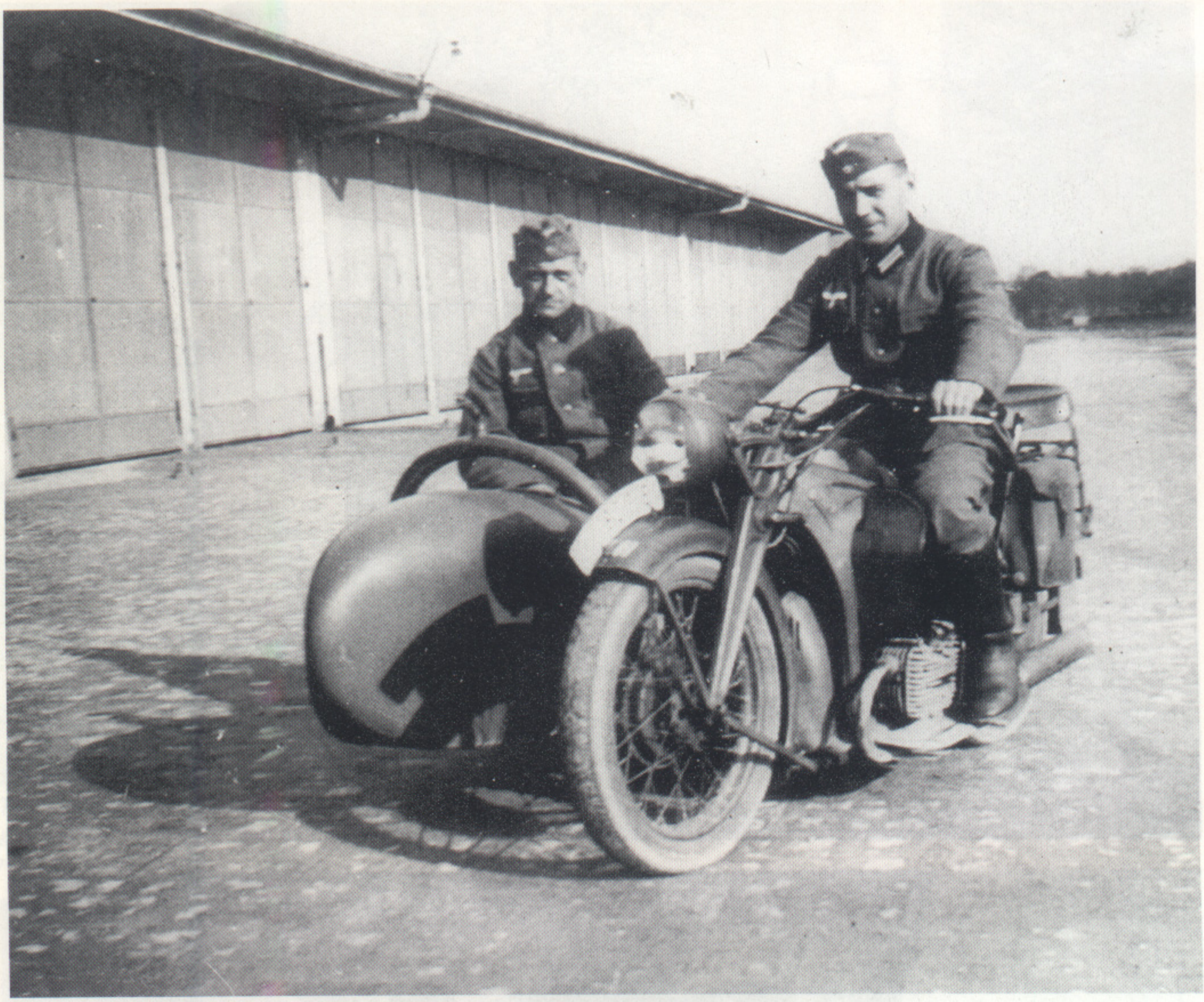
Technischer Dienst am BMW R 61-Gespann. Dieses einstmals zivile Gespann wurde offensichtlich für den Wehrdienst eingezogen und hier für den Kriegseinsatz vorbereitet. Die zivilen Nummernschilder sind bereits entfernt, die Wehrmachtskennung aber noch nicht angebracht.

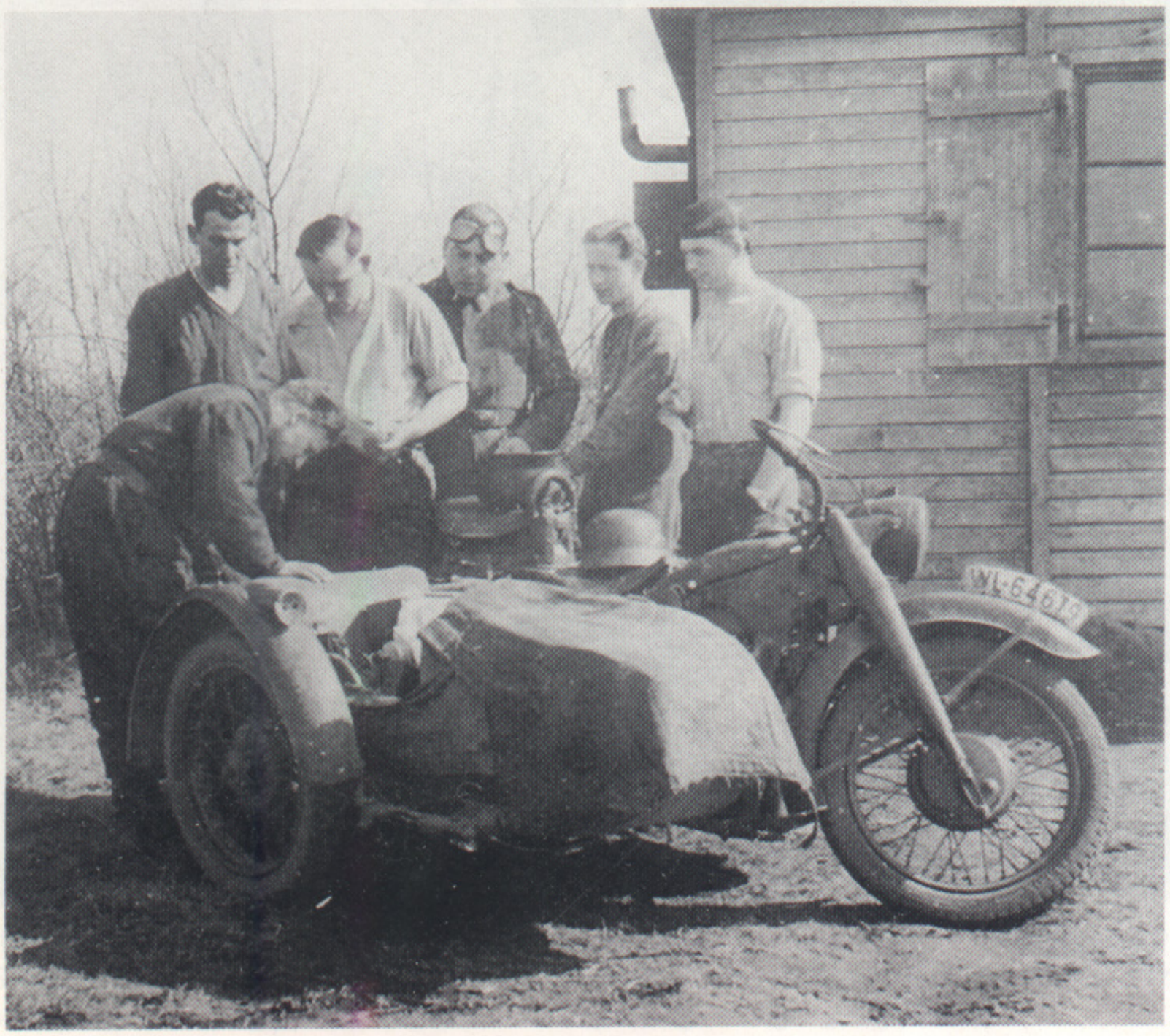
Als ziviles Seitenwagengespann im schmucken Glanzlack war dieses BMW R 12-Gespann mit den breiten geschwungenen Schutzblechen sicherlich eine Augenweide. Nunmehr, als eingezogenes Wehrmachtskrad waren derartige schwungvolle Verzierungen im unwegsamen Gelände des Kriegsalltags weniger geeignet.

Zu den schweren Wehrmachtskrädern zählte im wahrsten Sinne des Wortes die BMW R 12, wie dieser Vergleich zwischen Mensch und Maschine verdeutlicht. Allein das Solokrad wog 200 kg.

Unten:
Auf den Kriegsschauplätzen etwas seltener anzutreffen war die DKW NZ 500. Dennoch gehörte dieses schwere Meldekrad zur Standardausrüstung der Wehrmacht. Auffallend an der DKW NZ 500 sind die Hinterradfederung sowie auf der linken Seite des Tanks das Zündschloß und auf der rechten Seite der Tankeinfüllstutzen.





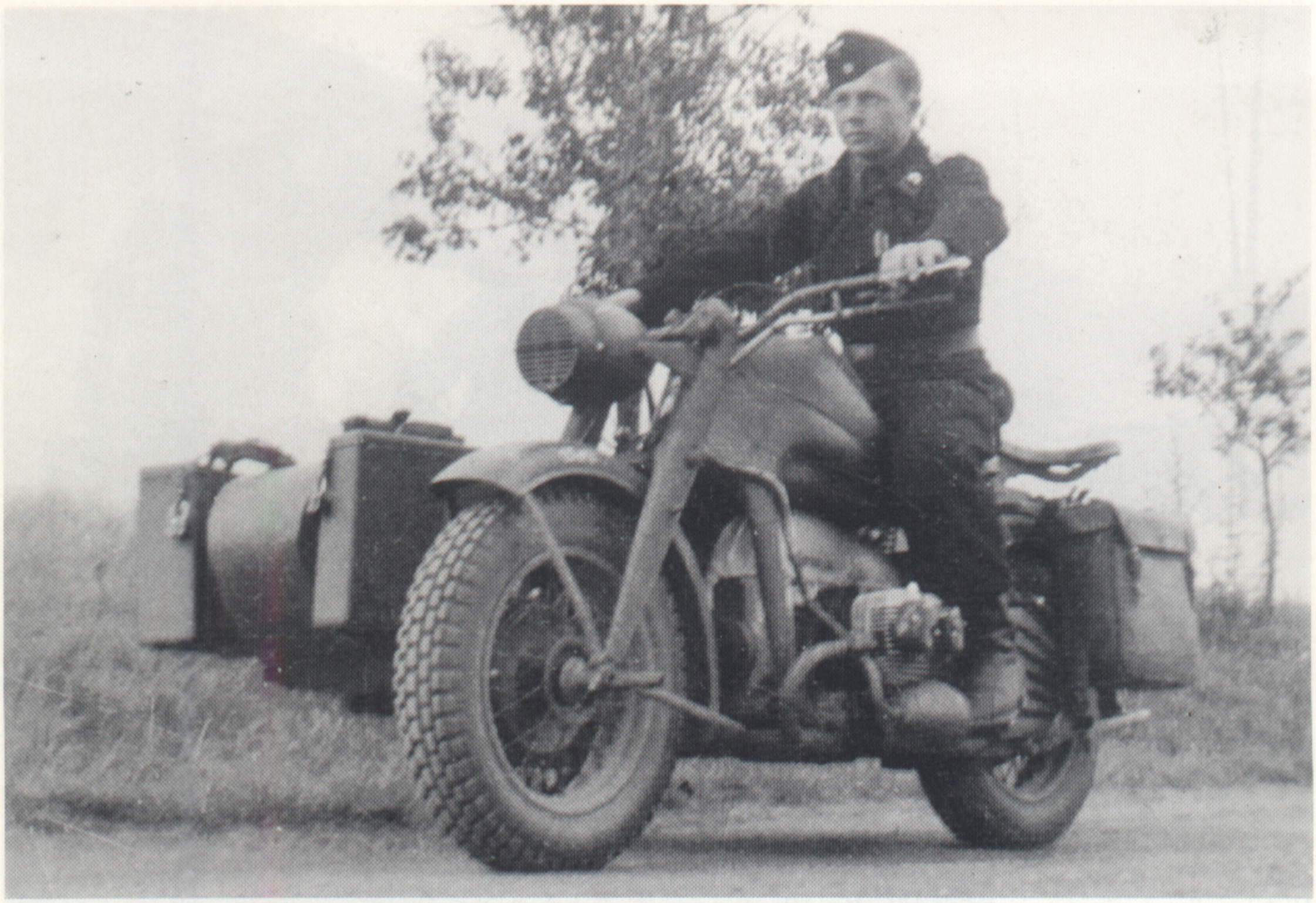


An diesem eingezogenen Zündapp K 800-Gespann fällt insbesondere der Schleifenrahmen (Bügelrahmen) des Seitenwagens ins Auge.
Der österreichische Seitenwagenhersteller Felber favorisierte eine derartige Rohrkonstruktion.
Weitere Merkmale dieser Zivilsausführung sind die Knieschützer am Krad und die Kennzeichnung "WH" auf dem vorderen Schutzblech.

Links:
Die ratlosen Blicke des Monteurs und der Kameraden lassen darauf schließen, daß offensichtlich an diesem BMW R 12-Gespann einer Luftwaffeneinheit ein größerer Schaden im hinteren Bereich aufgetreten ist.

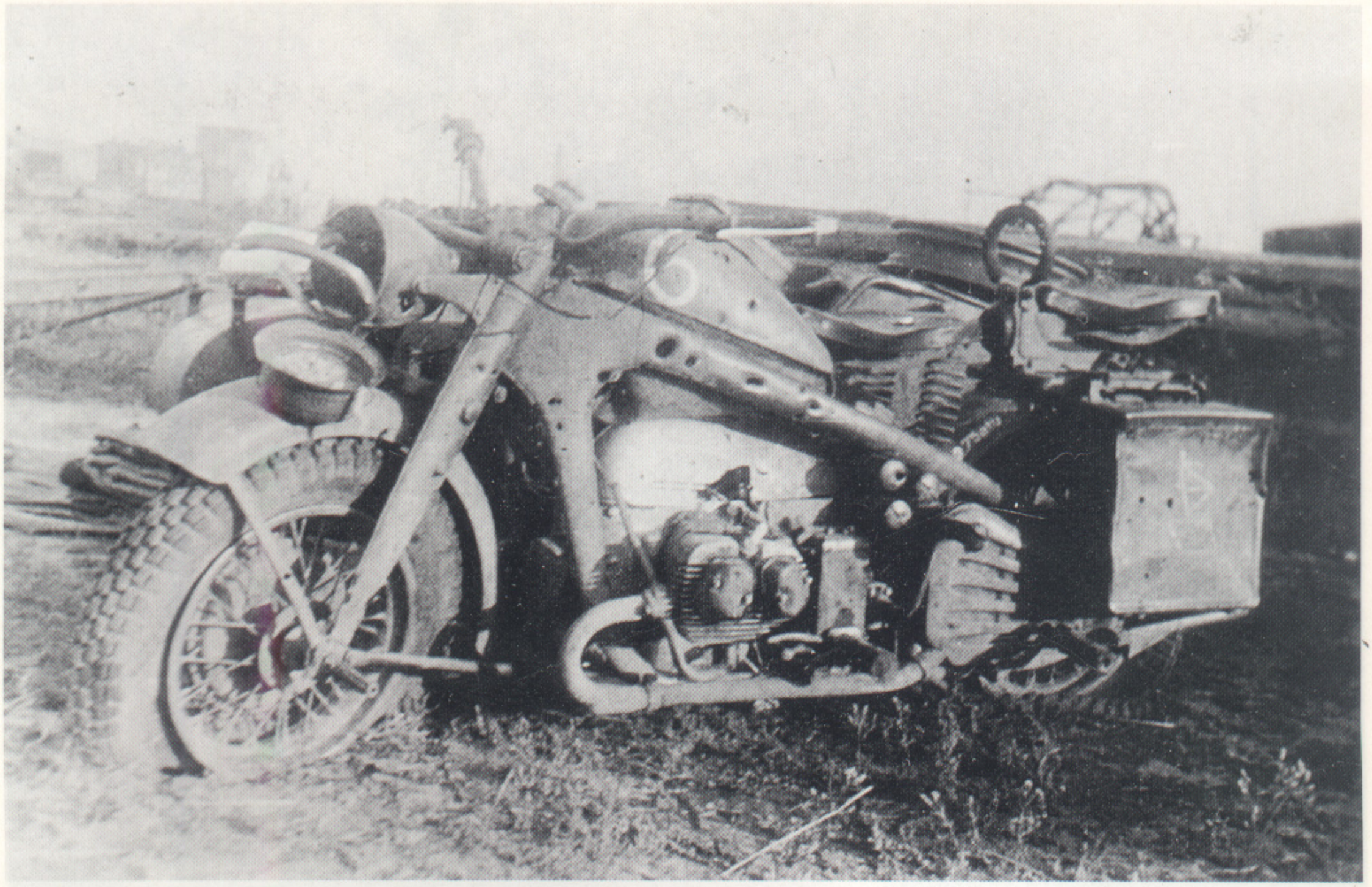
Oben:
Und das alles wurde den nichtgeländegängigen Krädern auf dem russischen Kriegsschauplatz zugemutet.
Obgleich - wie hier - die BMW R 12 - Beiwagenkräder zu den robusten Fahrzeugen zählten, waren sie doch derartigen Schneeverhältnissen nicht gewachsen.

Rechts:
Hat sich etwa dieser Kradmelder auf seiner Zündapp K 500 W bei seinen Kameraden von der Feldküche nach der Mittagsverpflegung erkundigt?
Offensichtlich erfreut, verläßt er den Ort.

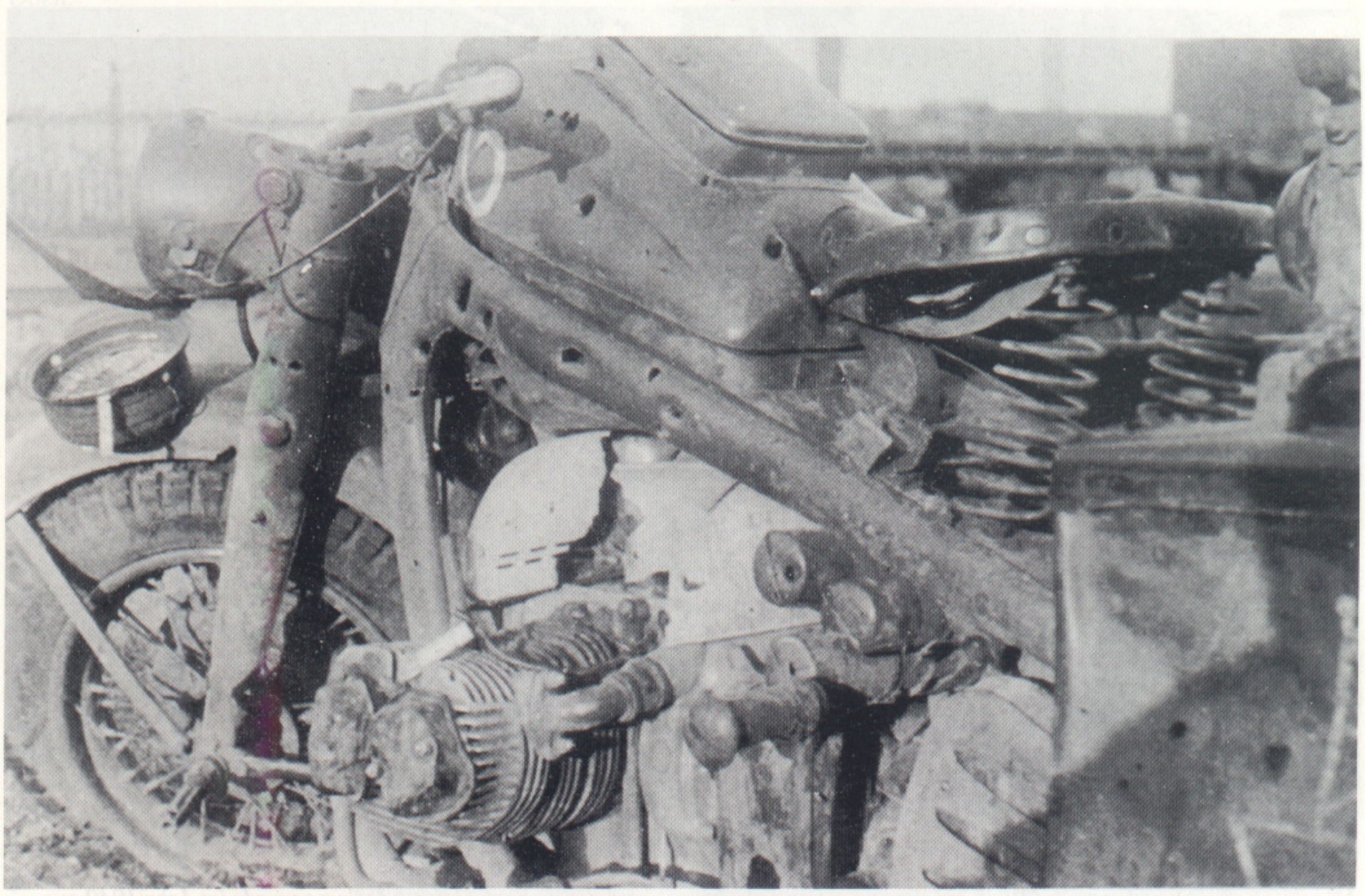


Endlich! Die langersehnte Zündapp KS 750 mit eigenem Seitenwagenantrieb ist in Rußland eingetroffen. Besonders gut zu erkennen ist an diesem Krad die Kradheizung. Sie wurde bereits im Bildband "Kräder im Einsatz" ausführlich beschrieben.

Verständlich, daß dieses kostbare Gefährt wie ein Augapfel gehegt und gepflegt wurde. Eine Ganzwäsche im lauwarmen Wasser eines russischen Dorfteiches wurde mit viel Liebe durchgeführt und erhöhte sicherlich die "Einsatzbereitschaft" dieser KS 750 (Juli, 1943).



Nach einem Fliegerangriff bei Karatschew schien es, als hätte eines der eben beschriebenen kostbaren Stücke nur noch Schrottwert. Mit Bordwerkzeug und viel Geduld konnte die Besatzung das jämmerlich zugerichtete Gefährt wieder "auf die Beine stellen" und auch wieder fahrbereit machen (September, 1943)

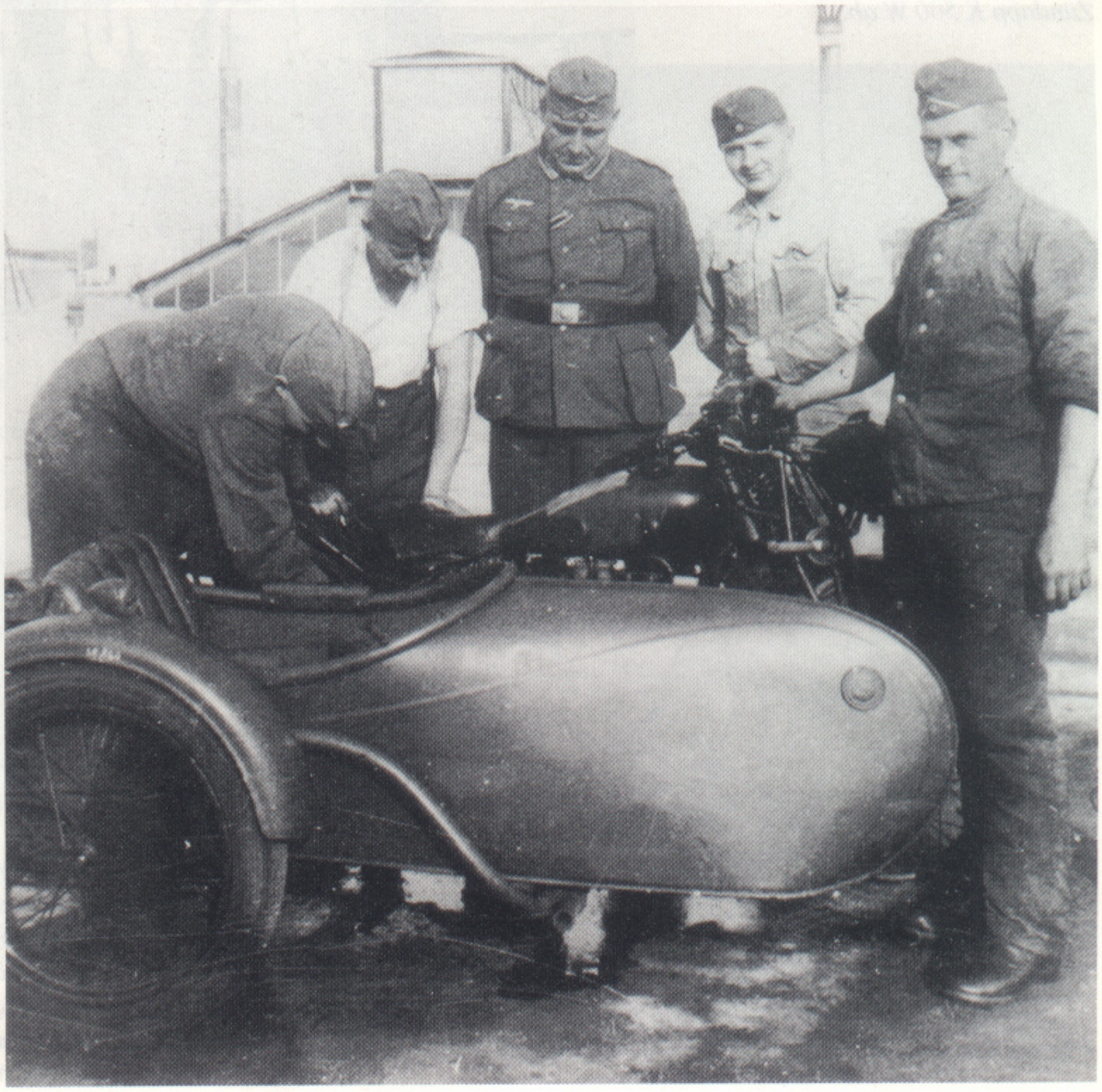


Hier noch einmal die "schlimmen Verwundungen" im Detail: 42 Löcher im Vorderrad durch Einschüsse und Splitter, 25 im Hinterrad und zwölf im Beiwagenrad. Daneben diverse Einschußlöcher am ganzen Gespann.

Festgefahren, trotz hinten aufgelegter Schneekette! Eine Kradbesatzung unterwegs bei Wolokolamsk mit ihrer Zündapp KS 600 W, jedoch mit dem Beiwagen eines erbeuteten russischen BMW R 61-Gespanns. Beachte die kleine Packtasche am Beiwagen, die sicherlich einer DKW RT 125 oder Puch 125 „entwendet" wurde. Bei der russischen Armee waren BMW R 61 in olivgrüner Lackierung im Einsatz. Original BMW-Ersatzteile paßten, so der Bildeinsender (Dezember, 1941).

Nur durch die Zusatzkennung "WH" auf dem vorderen Schutzblech und die Scheinwerferabdeckung wurde im Jahr 1940 aus diesem ehemaligen zivilen NSU D-Rad-Gespann 501 TS ein Wehrmachtskrad. Sicherlich stand auch diesem schmucken Seitenwagengespann noch die Umlackierung in Wehrmachtsgrau bevor.

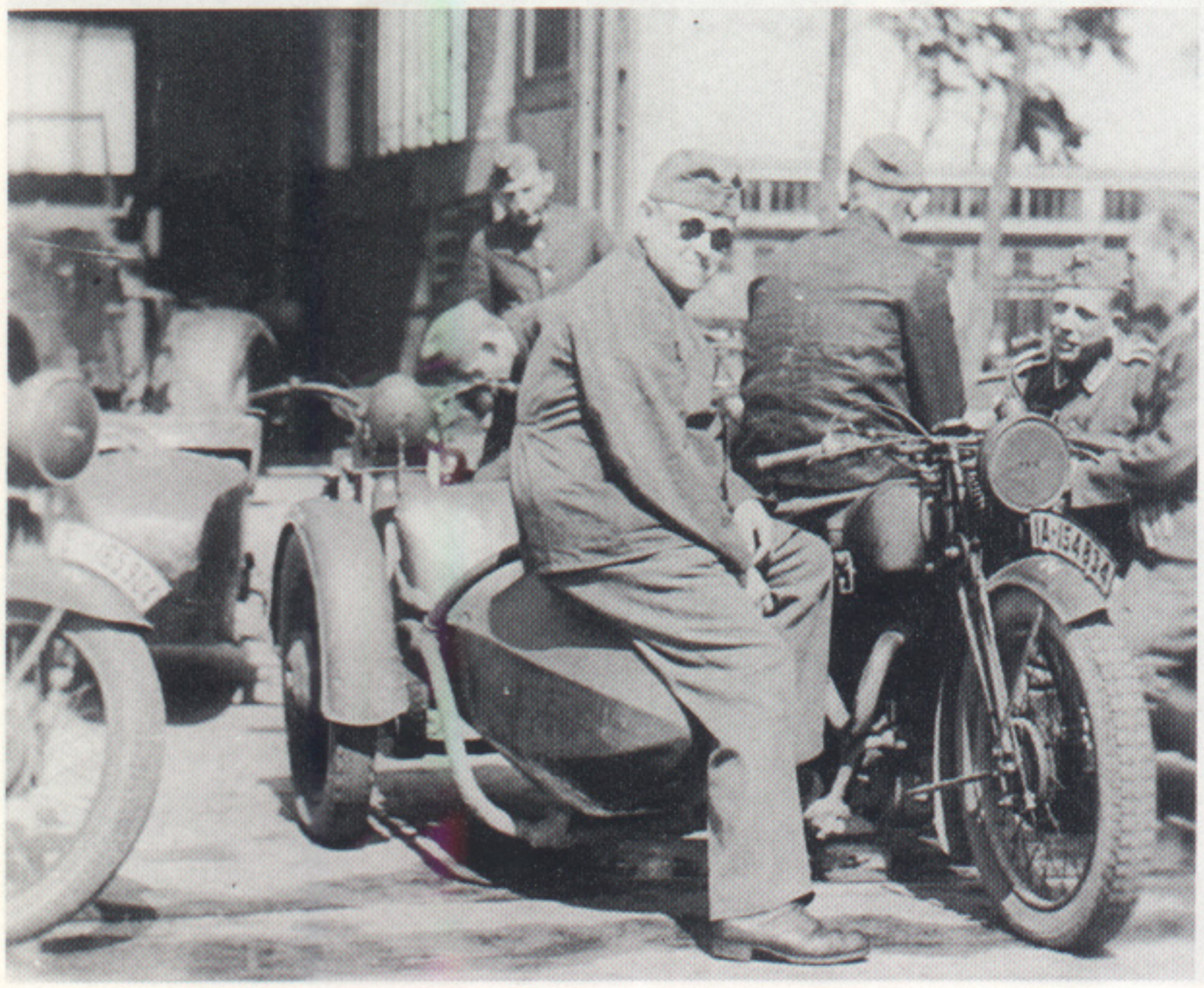
Oben:
Auch diese einstmals zivile Triumph S 500 aus dem Jahr 1937 mußte sich einer Umlackierung unterziehen und wurde dann mit Kriegsbeginn der Wehrmacht zugeführt.



Rechts:
Bei diesem windschnittigen Seitenwagen handelt es sich um ein Produkt der Leipziger Fa. Stoye, das die Firma Mitte der 30er Jahre in ihren Katalog für ca. 300.-- RM anbot. Nunmehr stand das gesamte Gespann als eingezogenes Fahrzeug im Dienst der Wehrmacht.

Dieses dichte Unterholz bereitet auch dem Unterscharführer (SS) auf seiner NSU 251 OS große Schwierigkeiten. Die 251er OS wurde zwischen 1938 und 1940 als leichtes Meldekrad in die deutschen Streitkräfte eingeführt.

Rechts:
Auch "sonnige" Tage gehörten zum Kriegsalltag. Zu dem 5 to Matfort, einem Wehrmachts-Lkw, hat sich ein Kradfahrer mit seinem Zündapp-Gespann KS 600 W gesellt. Dieser Kradtyp wurde ab 1938 an die Wehrmacht geliefert und löste die Zündapp K 500 W ab.



Nur durch fachliches Können, Geschicklichkeit und Einfallsreichtum des Instandsetzungspersonals konnten die vielen eingezogenen Motorräder unterschiedlicher Fabrikate und Modelle einsatzbereit gehalten werden. Kaum vorstellbar, daß für diese NSU 601 TS die notwendigen Ersatzteile auf Lager waren

Die Angehörigen einer Instandsetzungsstaffel haben sich um ihr BMW R 12-Gespann postiert. Die starke Verschmutzung läßt darauf schließen, daß vor kurzem Instandsetzungspersonal mit dem Krad vom Geländeeinsatz bei einem liegengebliebenen Fahrzeug zurückgekehrt ist (Rußland, Sommer, 1942).

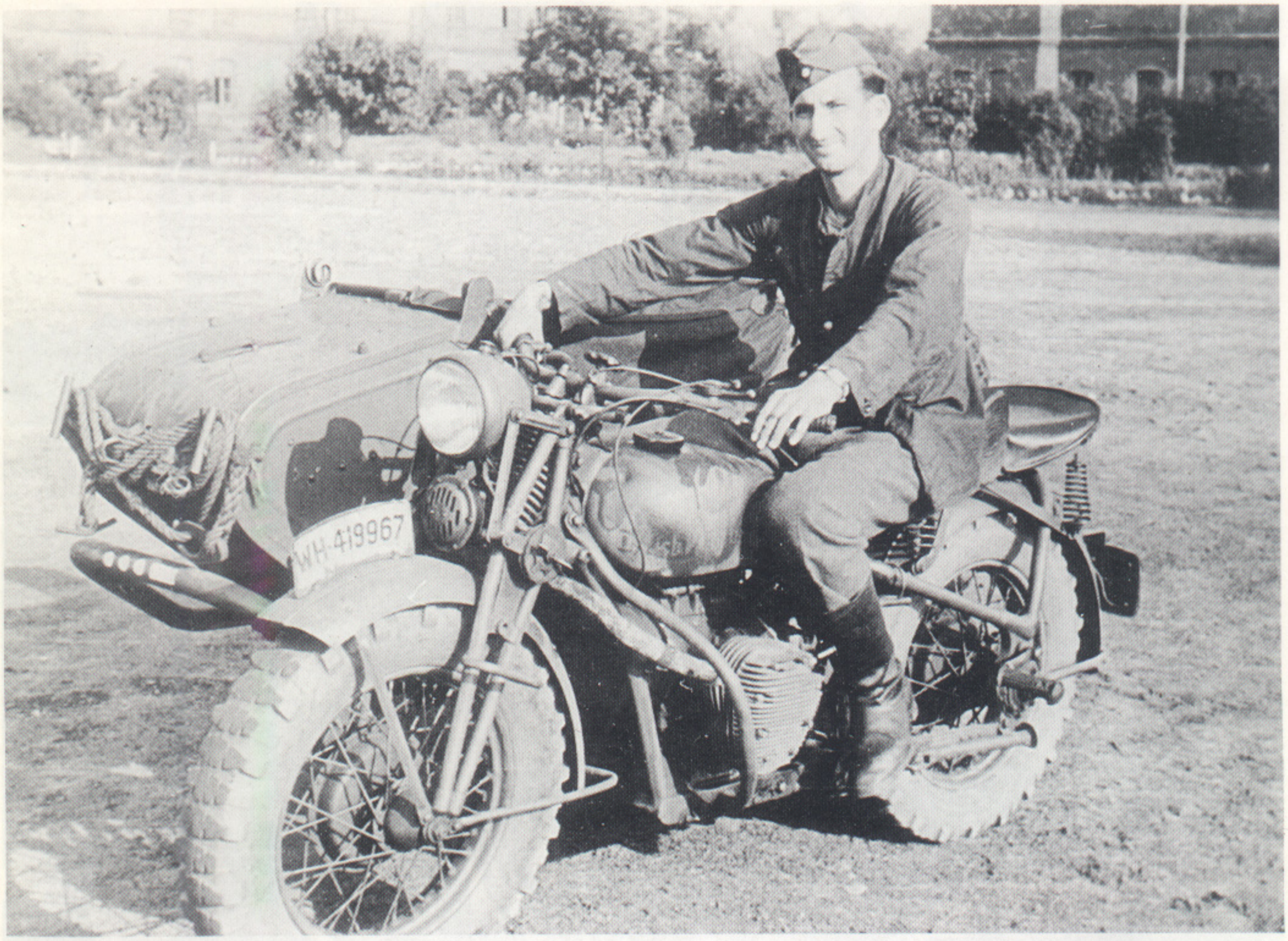
Als Ersatz für ausgefallene Kräder in einem Panzer-Verband gab es vier nagelneue BMW R 75-Gespanne. Ein Traum ging für die Kradfahrer in Erfüllung. An dem Krad sind die Gummifaltenbälge an der Vorderradgabel und das schmale Vorderrad-schutzblech, die "schmale Kelle", gut zu erkennen (November, 1943).

Oben:
Nach Rückkehr von einer Einsatzfahrt im unwegsamen Gelände ist dieses Sanitätskrad Zündapp K 800 als solches kaum noch zu erkennen (Rußland 1942, Raum Shitonier)

Kradmelder pendelten zwischen den Truppenteilen hin und her, um Befehle zu übermitteln bzw. um die Verbindung aufrecht zu erhalten. Dabei legten sie täglich viele Kilometer zurück, wie dieser Kradmelder auf seiner NSU 201/251 OSL auf dem russischen Kriegsschauplatz

Oben:
Kradmelder F. Stoll auf einer Hercules 500 ccm mit der Zulassung IM.. für Provinz Sachsen. Die 500er Hercules gehörte nicht zur allgemeinen Kradausstattung der Wehrmacht.

Interessiert verfolgen die Kameraden die Fahrt des Kradmelders V. Ernst auf seiner Zündapp K 800 durch den eben freigeschaufelten Hohlweg (Winter 1941/42 bei Woronesch).



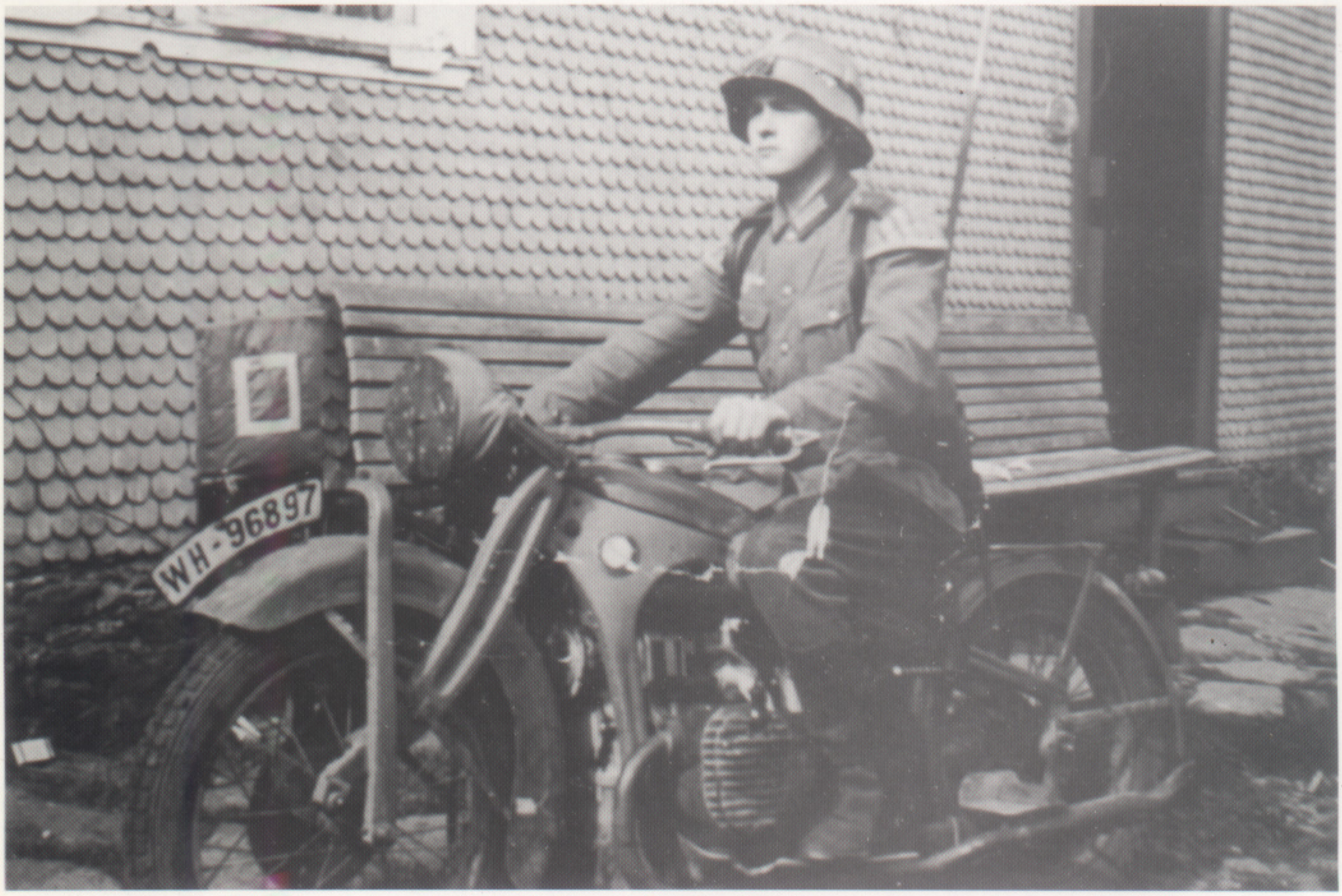
Eine belgische Beutemaschine. 1939 brachte die belgische Motorradfirma Sarolea ihren Typ 1000 heraus. Die Sarolea war das erste Gespann, das ein Differenzial hatte. Eingeschaltet konnte man mit ihr dann auch in Kurven fahren.

Derartige Schilderwälder waren nicht nur für die Kradmelder eine wichtige Orientierungshilfe. Hier hat der Kradmelder seine Zündapp KS 600 W abgestellt und beobachtet die vorbeifließende Militärkolonne, während sein Beifahrer sich am „Wegweiser-wirrwar" orientiert.

Alltag auf dem russischen Kriegsschauplatz nach der Tauperiode. Ohne fremde Hilfe war dieses Zündapp KS 600 W - Gespann nicht wieder flott zu machen. Beachte die MG-Halterung auf dem Beiwagen sowie die Packtasche am vorderen Schutzblech.

Dieses schwere Kradgespann Zündapp KS 750 ist mit der sogenannten Kradheizung ausgestattet. Gut zu erkennen ist der Heizungsschlauch, der die heißen Auspuffgase vom Auspuffkrümmer in die Handwärmer bzw. in die trichterförmigen Fußwärmer leitete. Im Hintergrund eine DKW NZ 350.

Waffen-Arsenal Band 165
Verkaufspreis: DM 14,80 / öS 108,-- / sfr 14,--



Hornist F. Stoll auf einer BMW R 11, hier als Solokrad im Dienste eines Regimentsstabes (1935).

Neben dem kleinen Terrier war sicherlich die bereits arg geschundene Zündapp KS 600 W Mittelpunkt dieses Erinnerungsfotos vom Vormarsch in Rußland. Beachte auch den Knüppeldamm.

PODZUN-PALLAS-VERLAG • 61 200 Wölfersheim-Berstadt